SENATE SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

Proceedings of the Standing Senate Committee on

NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

Chair:
The Honourable GWEN BONIFACE

Monday, April 16, 2018

Issue No. 23

Third meeting:

Subject matter of Bill C-45, An Act respecting cannabis and to amend the Controlled Drugs and Substances Act, the Criminal Code and other Acts, insofar as it relates to Canada's borders

and

Sixteenth meeting:

Examine and report on Canada's national security and defence policies, practices, circumstances and capabilities

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

Délibérations du Comité sénatorial permanent de la

SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Présidente :
L'honorable GWEN BONIFACE

Le lundi 16 avril 2018

Fascicule nº 23

Troisième réunion :

Teneur du projet de loi C-45, Loi concernant le cannabis et modifiant la Loi réglementant certaines drogues et autres substances, le Code criminel et d'autres lois, dans la mesure où il concerne les frontières du Canada

et

Seizième réunion :

Étudier, afin d'en faire rapport, les politiques, les pratiques, les circonstances et les capacités du Canada en matière de sécurité nationale et de défense

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Gwen Boniface, *Chair*

The Honourable Jean-Guy Dagenais, *Deputy Chair*

The Honourable Mobina S.B. Jaffer, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boisvenu
* Day
(or Mercer)
Gold
Griffin
* Harder, P.C.
(or Bellemare)
(or Mitchell)
McIntyre
Richards
* Smith
(or Martin)
* Woo
(or Saint-Germain)

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of November 7, 2017, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Gold replaced the Honourable Senator Brazeau (*April 16, 2018*).

The Honourable Senator Smith replaced the Honourable Senator Oh (*April 16, 2018*).

The Honourable Senator Griffin replaced the Honourable Senator McPhedran (*April 10, 2018*).

The Honourable Senator McPhedran replaced the Honourable Senator Dean (*March 27, 2018*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Présidente : L'honorable Gwen Boniface

Vice-président : L'honorable Jean-Guy Dagenais

Vice-présidente : L'honorable Mobina S.B. Jaffer

et

Les honorables sénateurs :

Boisvenu
* Day
(ou Mercer)
Gold
Griffin
* Harder, C.P.
(ou Bellemare)
(ou Mitchell)
McIntyre
Mercer
Richards
* Smith
(ou Martin)
* Woo
(ou Saint-Germain)

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et à l'ordre adopté par le Sénat le 7 novembre 2017, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Gold a remplacé l'honorable sénateur Brazeau (*le 16 avril 2018*).

L'honorable sénateur Smith a remplacé l'honorable sénateur Oh (*le 16 avril 2018*).

L'honorable sénatrice Griffin a remplacé l'honorable sénatrice McPhedran (*le 10 avril 2018*).

L'honorable sénatrice McPhedran a remplacé l'honorable sénateur Dean (*le 27 mars 2018*).

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, April 16, 2018
(51)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 2:09 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Gwen Boniface, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Boniface, Dagenais, Gold, Griffin, Jaffer, McIntyre, Richards and Smith (9).

In attendance: Constance Naud-Arcand and Daniel McBryde, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Mila Pavlovic, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, February 15, 2018, the committee continued its study on the subject matter of Bill C-45, An Act respecting cannabis and to amend the Controlled Drugs and Substances Act, the Criminal Code and other Acts, insofar as it relates to Canada's borders. *(For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 21.)*

WITNESSES:

City of Windsor:

His Worship Drew Dilkens, Mayor (by video conference).

As an individual:

Scott Railton, Attorney, Cascadia Cross-Border Law (by video conference).

Canadian Trucking Alliance:

Jonathan Blackham, Director, Policy and Public Affairs;

Lak Shoan, Director, Policy and Industry Awareness Programs.

The chair made a statement.

Mr. Blackham, Mr. Dilkens and Mr. Railton each made a statement and, together with Mr. Shoan, answered questions.

At 3:27 p.m., the committee suspended.

At 3:35 p.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft report.

At 4 p.m., pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, January 26, 2016, the committee continued in camera, pursuant to rule 12-16(1)(d), to consider a draft agenda (future business) for its study to examine and report on Canada's

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le lundi 16 avril 2018
(51)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 14 h 9, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Gwen Boniface (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Boniface, Dagenais, Gold, Griffin, Jaffer, McIntyre, Richards et Smith (9).

Également présents : Constance Naud-Arcand et Daniel McBryde, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Mila Pavlovic, agente de communications, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 15 février 2018, le comité poursuit son étude de la teneur du projet de loi C-45, Loi concernant le cannabis et modifiant la Loi réglementant certaines drogues et autres substances, le Code criminel et d'autres lois, dans la mesure où il concerne les frontières du Canada. *(Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 21 des délibérations du comité.)*

TÉMOINS :

Ville de Windsor :

Son Honneur Drew Dilkens, maire (par vidéoconférence).

À titre personnel :

Scott Railton, avocat, Cascadia Cross-Border Law (par vidéoconférence).

Alliance canadienne du camionnage :

Jonathan Blackham, directeur, Politiques et Affaires publiques;

Lak Shoan, directeur, Politiques et Programmes de sensibilisation de l'industrie.

La présidente ouvre la séance.

M. Blackham, M. Dilkens et M. Railton font des déclarations puis, avec M. Shoan, répondent aux questions.

À 15 h 27, la séance est suspendue.

À 15 h 35, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos afin que le comité examine une ébauche de rapport.

À 16 heures, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 26 janvier 2016, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos afin que le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs) dans le cadre de

national security and defence policies, practices, circumstances and capabilities. *(For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.)*

At 4:12 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

son étude, afin d'en faire rapport, sur les politiques, les pratiques, les circonstances et les capacités du Canada en matière de sécurité nationale et de défense. *(Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 1 des délibérations du comité.)*

À 16 h 12, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, April 16, 2018

The Standing Senate Committee on National Security and Defence, to which was referred Bill C-45, An Act respecting cannabis and to amend the Controlled Drugs and Substances Act, the Criminal Code and other Acts, insofar as it relates to Canada's borders, met this day at 2:09 p.m. to give consideration to the bill; and in camera, to examine and report on Canada's national security and defence policies, practices, circumstances and capabilities.

Senator Gwen Boniface (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, welcome to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. I'll ask my colleagues to introduce themselves.

Senator Jaffer: Welcome. My name is Mobina Jaffer, and I am from British Columbia.

Senator Griffin: Diane Griffin from Prince Edward Island.

[*Translation*]

Senator Dagenais: My name is Jean-Guy Dagenais, and I represent the province of Quebec.

[*English*]

Senator McIntyre: Paul McIntyre from New Brunswick.

Senator Smith: Larry Smith from Quebec.

Senator Richards: David Richards from New Brunswick.

Senator Gold: Marc Gold from Quebec. Welcome.

The Chair: This afternoon we will continue our consideration of the subject matter of Bill C-45, the cannabis act, insofar as it relates to border issues.

We are pleased to welcome a panel of witnesses, two of whom will come to us via video conference. We have His Worship Drew Dilkens, who is appearing from Windsor, Ontario. Welcome, Your Worship. And we also have Mr. Scott Railton, attorney, Cascadia Cross-Border Law, who is in Bellingham, Washington. Mr. Railton, welcome. And we welcome Mr. Jonathan Blackham, Director of Policy and Public Affairs for the Canadian Trucking Alliance, assisted by Mr. Lak Shoan,

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 16 avril 2018

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, auquel a été renvoyé le projet de loi C-45, Loi concernant le cannabis et modifiant la Loi réglementant certaines drogues et autres substances, le Code criminel et d'autres lois, dans la mesure où il concerne les frontières du Canada, se réunit aujourd'hui, à 14 h 9, pour examiner ce projet de loi, puis à huis clos, pour étudier afin d'en faire rapport, les politiques, les pratiques, les circonstances et les capacités du Canada en matière de sécurité nationale et de défense.

La sénatrice Gwen Boniface (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Honorables sénateurs, je vous souhaite la bienvenue au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. J'aimerais que mes collègues se présentent.

La sénatrice Jaffer : Je vous souhaite la bienvenue. Je m'appelle Mobina Jaffer et je viens de la Colombie-Britannique.

La sénatrice Griffin : Diane Griffin, de l'Île-du-Prince-Édouard.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Mon nom est Jean-Guy Dagenais, et je représente la province de Québec.

[*Traduction*]

Le sénateur McIntyre : Paul McIntyre, du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Smith : Larry Smith, du Québec.

Le sénateur Richards : David Richards, du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Gold : Marc Gold, du Québec. Je vous souhaite la bienvenue.

La présidente : Cet après-midi, nous poursuivrons notre examen du projet de loi C-45, Loi concernant le cannabis, dans la mesure où il concerne les frontières.

Nous sommes heureux d'accueillir un groupe de témoins, dont deux comparaîtront par vidéoconférence. Nous recevons donc Son Honneur Drew Dilkens, qui témoigne depuis Windsor, en Ontario. Je vous souhaite la bienvenue, Votre Honneur. Nous accueillons également Me Scott Railton, avocat, de Cascadia Cross-Boarder Law, qui se trouve à Bellingham, Washington. Je vous souhaite la bienvenue, maître Railton. Et nous accueillons également M. Jonathan Blackham, directeur, Politiques et

Director of Policy and Industry Awareness Programs. Welcome to all of you.

Mr. Blackham, I understand you have some comments you'd like to make to begin. Please go ahead.

Jonathan Blackham, Director, Policy and Public Affairs, Canadian Trucking Alliance: Good afternoon, senators. Thank you very much for having both me and Lak Shoan. As you mentioned, my name is Jonathan Blackham. I'm the Director of Policy and Public Affairs for the Canadian Trucking Alliance. We're both very pleased to be here today to discuss legalization, Bill C-45 and its potential impacts on the border.

For those of you who are unaware of who the CTA is, we're a federation of the nation's provincial trucking associations. We represent well over 4,500 companies in the transportation sector, including industry suppliers as well.

In terms of the industry itself — the trucking industry — without a doubt it's Canada's dominant mode of freight transportation. It contributes more to Canada's GDP than all other modes combined. Trucking is also very much a trade facilitator. Nearly 11 million trucks across the Canada-U.S. border every year. I think that's something to the tune of a truck every four seconds crossing the border. The value of trade that those trucks are carrying has been steadily increasing over time, and certainly since 2011.

Over 40 per cent of Canada's GDP is dependent on trade with the United States. Again, trucks are the dominant mode carrying that trade. In turn, anything that negatively impacts, slows down or restricts access to the U.S. market for Canadian carriers will ultimately flow through in its consequences to the wider Canadian economy.

In preparation for this appearance, I obviously had a look at some of the discussion that's been going on to date, and I note some of the points that I believe Mr. Saunders and Mr. Waldman discussed. Essentially, they noted a dichotomy between what some have been saying at the border — that it will be business as usual there and that this won't really have any impacts — and then put that up against some of the lived experiences of some people who have gone to the border, admitted to perhaps using and suffered lifetime bans.

Affaires publiques, de l'Alliance canadienne du camionnage, il est accompagné par M. Lak Shoan, directeur, Politiques et Programmes de sensibilisation à l'industrie. Je souhaite la bienvenue à tous nos témoins.

Monsieur Blackham, je pense que vous aimeriez commencer par des observations. Vous avez la parole.

Jonathan Blackham, directeur, Politiques et Affaires publiques, Alliance canadienne du camionnage : Bonjour, sénateurs. Je vous remercie beaucoup de m'avoir invité ainsi que Lak Shoan. Comme vous l'avez mentionné, je m'appelle Jonathan Blackham. Je suis directeur des politiques et des affaires publiques pour l'Alliance canadienne du camionnage. Nous sommes tous les deux très heureux d'être ici aujourd'hui pour discuter de la légalisation du cannabis, c'est-à-dire du projet de loi C-45, et de ses effets potentiels sur la frontière.

Pour ceux qui ne connaissent pas notre alliance, nous sommes une fédération constituée des associations de camionnage provinciales du Canada. Nous représentons bien au-delà de 4 500 compagnies du secteur des transports, y compris des fournisseurs de cette industrie.

Pour ce qui est de l'industrie en tant que telle — l'industrie du camionnage —, il ne fait aucun doute que c'est le principal mode de transport de marchandises au Canada. Notre industrie contribue davantage au PIB du Canada que tous les autres modes de transport combinés. Le camionnage est également un moyen de faciliter le commerce. Près de 11 millions de camions franchissent la frontière Canada-États-Unis chaque année. Cela correspond, je pense, à un camion aux quatre secondes qui franchissent la frontière. La valeur des marchandises que transportent ces camions augmente progressivement depuis de nombreuses années et très certainement depuis 2011.

Plus de 40 p. 100 du PIB canadien compte sur les échanges commerciaux avec les États-Unis. Encore une fois, les camions sont le principal mode de transport de ces marchandises. Par conséquent, tout ce qui touche négativement, que ce soit des ralentissements ou un accès restreint au marché américain des transporteurs canadiens aura ultimement un effet sur l'économie canadienne dans son ensemble.

En préparation à mon témoignage, j'ai bien évidemment examiné les discussions qui ont eu lieu jusqu'à ce jour, et j'ai noté certains points qui, je pense, ont été soulevés par M. Saunders et M. Waldman. Il s'agit essentiellement d'une dichotomie qu'ils ont signalée entre le statu quo à la frontière — certains estiment qu'il n'y aura aucun changement et que le projet de loi n'aura aucun impact — tandis que d'autres ont eu de mauvaises expériences à la frontière après avoir admis qu'ils consommaient du cannabis, et ils ont été frappés d'une interdiction d'entrée à vie.

Obviously, these are important questions that warrant answers, and we very much support that. I will say, following those lines on the passenger vehicles, that even if we see increased congestion and clogging at the Canada-U.S. border in passenger vehicle lines, leaving the commercial vehicle lines aside for a second, we still believe that will flow through to impact us due to the physical nature of the border.

Certainly, if we expect to see an increased number of passenger vehicles sent to secondary inspection, we need a plan in place to help prevent that from generating a backlog that goes throughout the borderline queue.

With all that said, leaving the passenger vehicles aside, I think when it comes to commercial vehicles, this issue is perhaps somewhat easier or less complicated. Some of the issues being discussed were that there might be some smell on a passenger vehicle, or an everyday citizen crossing might have left little amounts of marijuana in their car in the glovebox, or that sort of thing.

In the commercial vehicle world these issues, at least in our view, aren't really issues at all. All Canadian trucking companies and drivers that operate in the United States are subject to rules set out by the U.S. Federal Motor Carrier Safety Administration when it comes to drug and alcohol use. This includes cannabis, which is a listed substance in these rules, and we expect that that will remain the case regardless of cannabis's legal status in Canada.

These regulations provide that an employer must have comprehensive workplace drug and alcohol testing procedures in their company. This includes pre-employment, post-incident, reasonable suspicion and random drug testing. FMCSA regulations also specify how often these tests must be conducted, under what circumstances, who can do the testing and that sort of thing.

In a practical sense, there is no real difference between the regulations an American trucking company in the U.S. needs to follow and a Canadian trucking company operating in the U.S. needs to follow.

With that said, like in the case of passenger vehicles and some of the discussion that's taken place here, we have heard through the grapevine that there are concerns out there that there may be a thickening of the Canada-U.S. border. As we speak, the Canadian Trucking Alliance is preparing correspondence and materials for U.S. officials and U.S. CBP to remind them that Canadian commercial vehicle drivers are subject to these U.S.-based regulations, and that we've been following these since 1995, so for well over 20 years. From our perspective, it very much is business as usual at the Canada-U.S. border.

Bien entendu, ce sont des questions importantes qui méritent réponse, ce que nous souhaitons de tout cœur. Je dirai que, même si nous constatons une augmentation de la congestion et de l'engorgement des voies réservées aux véhicules de passagers à la frontière Canada-États-Unis, et laissons de côté pour l'instant les voies pour les véhicules commerciaux, nous croyons toujours que cela aura des conséquences pour nous étant donné les installations physiques à la frontière.

Nous nous attendons bien sûr à ce qu'il y ait un nombre accru de véhicules de passagers qui feront l'objet d'une deuxième inspection, et c'est pourquoi il faut avoir un plan pour empêcher que cela ne crée des files d'attente à la frontière.

Cela étant dit, et laissons de côté les voies pour véhicules de passagers, je pense que la situation sera peut-être plus simple ou moins complexe pour les véhicules commerciaux. Certains ont parlé de ce qui pourrait arriver si une odeur était décelée dans un véhicule de passager ou si un citoyen ordinaire avait oublié de petites quantités de marijuana dans son coffre à gants, ou autres situations semblables.

À notre avis, ces problèmes ne concernent pas les véhicules commerciaux. Toutes les entreprises de camionnage et les conducteurs canadiens qui travaillent aux États-Unis sont assujettis aux règles établies par la U.S. Federal Motor Carrier Safety Administration en ce qui concerne la consommation de drogues et d'alcool. Ces règles englobent le cannabis, et nous nous attendons à ce que cela reste inchangé, quel que soit le statut du cannabis au Canada.

Ces règles prévoient qu'un employeur doit avoir des procédures de tests pour dépister la drogue et l'alcool au travail. Ces procédures comprennent des tests avant le début de l'emploi, après un incident et en cas de doute raisonnable, ainsi que des tests aléatoires. La réglementation de la FNCSA précise à quelle fréquence ces tests doivent être faits, dans quelle circonstance, avec qui, et cetera.

En pratique, il n'y a pas de vraie différence entre la réglementation qu'une société de camionnage américaine et qu'une entreprise canadienne qui travaille aux États-Unis doivent suivre dans ce pays.

Cela dit, comme pour les véhicules de passagers et à la lumière de certaines discussions qui ont lieu dans ce comité, nous avons entendu dire que certains s'inquiètent que le passage à la frontière avec les États-Unis devienne plus difficile. À l'heure actuelle, l'Alliance canadienne du camionnage prépare des lettres et d'autres documents pour les agents américains et le CBP pour leur rappeler que les conducteurs de véhicules commerciaux canadiens sont soumis à ces règlements américains, et que nous les respectons depuis 1995, soit depuis bien plus de 20 ans. De notre point de vue, les choses ne devraient pas beaucoup changer à la frontière avec les États-Unis.

I think, in all of this, there probably is also a very clear role for government to help support industry in communicating that message to U.S. officials and to CBP. As I said, these regulations have been in place for some time, but it's always healthy to remind them that commercial vehicle drivers are held to the highest standards of anyone crossing the border.

I will take a brief moment to note that although these drug and alcohol testing requirements are there for Canadian drivers entering the United States, these same rules do not apply for domestic-only Canadian commercial vehicle drivers. While many employers will do pre-employment, reasonable suspicion and post-incident testing, many are very hesitant to introduce the random element. Of course, this is the key element of the U.S. system as a strong deterrent. So I do note that's not something Canadian drivers are subject to.

We, as the Canadian Trucking Alliance, however, are supportive of stricter rules coming in for the Canadian pool as well, to help bring more of a harmonization in the regulations both driver pools must meet.

As things stand now, if somebody does use or abuse drugs or alcohol, there's very clearly one driver pool they would like to be in versus the other.

I think I'll hold my comments there. Again, I've been following the legalization and Bill C-45 fairly closely. Lak is our lead on all our border initiatives and FAST cards and Trusted Trader programs and things like that. We'd be happy to take any questions you may have.

The Chair: Thank you very much. I will now turn to His Worship Drew Dilkens. Sir, we welcome you and thank you, given I'm sure you are dealing with issues as a result of the storm as well in Windsor. Thank you for taking the time. You can go ahead.

His Worship Drew Dilkens, Mayor, City of Windsor: It's my pleasure. I tried to be with you in person today, but all the flights were cancelled to get from Toronto to Ottawa. I'm glad I could join you via video conference. Good afternoon, senators, and thank you for this invitation to appear before you for this timely and relevant discussion regarding an issue that will present challenges to those of us who are mayors of border cities.

It's often said that the federal and provincial governments develop policy and develop the framework for implementation, and then cities deal with the realities and consequences of both.

Je pense que le gouvernement a probablement un rôle très clair à jouer pour aider l'industrie à transmettre ce message aux représentants américains et à le CBP. Comme je le disais, cette réglementation existe depuis un certain temps déjà, mais il est toujours bon de leur rappeler que les conducteurs de véhicules commerciaux doivent respecter des normes plus élevées que toute autre personne qui franchit la frontière.

J'aimerais prendre un moment pour dire que, bien que les exigences de dépistage de la drogue et de l'alcool s'appliquent aux conducteurs canadiens qui entrent aux États-Unis, ces mêmes règles ne s'appliquent pas aux conducteurs de véhicules commerciaux qui circulent uniquement au Canada. Bien des employeurs font des tests pré-emploi, lorsqu'ils ont des soupçons raisonnables ou après un incident, mais il y en a bien d'autres qui hésitent à faire des tests aléatoires. Bien sûr, c'est un élément essentiel du système américain qui a une forte puissance dissuasive. Donc, je signale que les conducteurs canadiens ne sont pas soumis à ces tests.

À l'Alliance canadienne du camionnage, nous serions en faveur de règles plus sévères pour les camionneurs qui travaillent uniquement au Canada afin d'assurer une plus grande harmonie entre les règles que tous les conducteurs doivent respecter.

À l'heure actuelle, si quelqu'un consomme ou abuse de drogues ou d'alcool, il y a un groupe de camionneurs dont ils préfèrent nettement faire partie plutôt que l'autre.

Je pense que je vais m'arrêter là. Encore une fois, je suis le cheminement du projet de loi C-45 d'assez près. Lak est notre responsable de toutes les initiatives concernant la frontière, ainsi que des cartes EXPRES et du programme du négociant fiable, entre autres choses. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

La présidente : Merci beaucoup. Je cède maintenant la parole à Son Honneur Drew Dilkens. Monsieur, nous vous souhaitons la bienvenue et nous vous remercions, car je suis sûre que vous avez fort à faire après le passage de la tempête à Windsor. Merci d'avoir pris le temps de témoigner devant nous. À vous la parole.

Son Honneur Drew Dilkens, maire, Ville de Windsor : Cela me fait plaisir. J'ai essayé de me rendre en personne, mais tous les vols de Toronto à Ottawa étaient annulés. Je suis tout de même heureux de pouvoir être avec vous par vidéoconférence. Bonjour, mesdames et messieurs les sénateurs, et merci de m'avoir invité à témoigner devant vous pour participer à cette discussion très à propos et pertinente sur les défis que les maires des villes frontalières, comme moi, auront à relever.

On dit souvent que les gouvernements fédéral et provinciaux élaborent des politiques et des cadres de mise en œuvre et que ce sont les villes qui composent avec la réalité et les conséquences.

I'm proud to be the mayor of the fourth most diverse community in Canada, a city that hosts not one but five international points of entry between Canada and the United States.

To provide you with a bit of perspective, the City of Windsor hosts the busiest commercial border crossing in North America, the Ambassador Bridge, which sees 10,000 trucks and in excess of $450 million of goods travel between Canada and the United States every day. The Ambassador Bridge handles 31 per cent of Canada-U.S. trade carried by truck, which accounts for over $100 billion each year. Windsor-Detroit is also connected via the Detroit-Windsor Tunnel. In 2017, 4.3 million cars, 34,000 trucks and over 4,000 buses travelled through the tunnel. As well, we have an international truck ferry, a rail crossing and the Windsor International Airport.

In addition, 7,000 people from my community travel across the border for work every single day. They build American-made goods, work in the American health care sector, teach in U.S. schools, and provide professional and scientific advice to American businesses.

We certainly have a very rich history with our neighbours in the United States — in our case, our Detroit neighbours to the north. Crossing the border is a way of life for those of us who live in Windsor and Essex County. People on both sides of the border travel across the border frequently to visit with family and friends; for shopping, dining, entertainment and sporting events; to attend school; and for a host of other reasons.

Windsor has long been identified as the auto capital of Canada, and we're home to the Canadian headquarters of Fiat Chrysler. In fact, Canada's auto sector is deeply integrated with that of the United States. The auto manufacturing industry in Canada employed nearly 225,000 people in 2016, and 70 per cent of those jobs were in the province of Ontario. In Windsor-Essex, 20,000 jobs have direct ties to the automotive sector.

I'm providing all of these statistics only to give you a perspective on the amount of commercial and vehicular traffic that crosses our local borders every day and the importance of that traffic to the economies of not just my city but our province and our nation.

Trade currently travels on infrastructure that is over 90 years old. The Ambassador Bridge is consistently under construction, and this, along with layers of regulations that have been introduced since 9/11, causes regular backups into both the U.S. and Canada. This is of particular concern to our local industries that depend upon an efficient border for just-in-time delivery.

Je suis fier d'être le maire de la collectivité qui se place au quatrième rang au Canada en matière de diversité, ville où il y a non pas un point d'entrée international entre le Canada et les États-Unis, mais bien cinq.

J'aimerais mettre un peu les choses en perspective. La ville de Windsor compte l'un des passages frontaliers commerciaux les plus achalandés en Amérique du Nord, le pont Ambassador, où passent 10 000 camions et plus de 450 millions de dollars de biens chaque jour entre le Canada et les États-Unis. Trente et un pour cent du commerce canado-américain transporté par camion passent par le pont Ambassador, ce qui représente plus de 100 milliards de dollars par année. Les villes de Windsor et de Détroit sont aussi reliées par un tunnel. En 2017, 4,3 millions de voitures, 34 000 camions et plus de 4 000 autobus ont emprunté ce tunnel. En outre, nous avons un traversier international pour le transport de camions, une liaison ferroviaire ainsi que l'aéroport international de Windsor.

En outre, 7 000 personnes de ma collectivité traversent la frontière pour aller travailler tous les jours. Ils produisent des biens fabriqués aux États-Unis, travaillent dans le secteur de la santé américain, enseignent dans des écoles américaines et fournissent des conseils professionnels et scientifiques aux entreprises américaines.

Nous partageons certainement une très riche histoire avec nos voisins des États-Unis — dans notre cas, nos voisins de Détroit au nord. Franchir la frontière est un mode de vie pour ceux d'entre nous qui vivent à Windsor et dans le comté d'Essex. Les gens des deux pays traversent souvent la frontière pour rendre visite à la famille et aux amis, pour faire du magasinage, pour manger dans des restaurants, pour voir des spectacles et des activités sportives, pour aller à l'école, et pour bien d'autres raisons.

Windsor a longtemps été reconnue comme la capitale de l'auto au Canada, et le siège social de Fiat Chrysler du Canada se trouve dans notre ville. En fait, le secteur de l'automobile du Canada est profondément intégré à celui des États-Unis. L'industrie manufacturière de l'auto au Canada employait près de 225 000 personnes en 2016, et 70 p. 100 de ces emplois se trouvaient en Ontario. À Windsor-Essex, 20 000 emplois sont directement liés au secteur de l'automobile.

Si je vous fournis toutes ces statistiques, c'est pour vous donner un peu de contexte sur le volume du trafic commercial et véhiculaire qui traverse la frontière chez nous tous les jours et sur l'importance de ce trafic pour l'économie, non seulement de ma ville, mais aussi de notre province et de notre pays.

À l'heure actuelle, le commerce dépend d'une infrastructure qui a plus de 90 ans. Le pont Ambassador est constamment en travaux, ce qui, en plus des différents niveaux de réglementation adoptés depuis le 11 septembre, occasionne des retards des deux côtés de la frontière. Cela est particulièrement préoccupant pour nos industries locales qui dépendent d'une frontière efficace pour

Anything that adds yet another layer to an already thick border will have a detrimental effect.

I realize that the ability to ask questions related to cannabis is already an option. However, the pending legalization of cannabis in Canada will undoubtedly create a heightened awareness with U.S. Customs and Border Protection, particularly in border cities like Windsor.

I read with interest some of the comments made by others who have appeared before this committee. One thing became very clear to me: Nothing is that clear. There is a real difference of opinion between former CBP personnel, CBSA staff and a lawyer who deals with this in his practice every day regarding what will happen when Canada legalizes cannabis.

A red flag was raised when I read the example of his experience at the port of entry between Washington State and British Columbia once cannabis had been legalized in Washington State. Even though cannabis had been legalized in the state, enforcement by CBP increased dramatically, and his practice began to increase. That is still true five years on.

I did a very quick search, and I found that in 2013, 2.5 million vehicles travelled across the Blaine-Surrey border. Compare that with Detroit, where over 11.2 million vehicles travelled across the Ambassador Bridge and through our tunnel in 2017.

We fully expect that once cannabis is legal in Canada, we will see a material increase in traffic crossing our border.

I'm not going to sit here and tell you I have all of the answers. I do not. But I am concerned about any additional delays at our border crossings and the effects these will have not only on local nurses and health care professionals who cross the border to work in U.S. hospitals, but students who study in Michigan universities, automotive professionals who work in facilities on both sides of the border, and cross-border international trade generally. We have an excellent relationship in the City of Windsor with our friends at CBSA and with CBP in Detroit, but these discussions are best held between federal officials in Canada and the United States.

One other area I would like to touch on is related to the challenges facing local municipal policing services in border cities. The pending legalization will certainly create challenges for the Windsor Police Service, including in the training of officers, enforcement, manpower and additional operating costs, just to name a few.

respecter les délais de livraison. Tout ce qui a pour effet de ralentir davantage le passage déjà difficile à la frontière aura des conséquences négatives.

Je sais que l'on peut déjà se faire poser des questions sur la consommation de cannabis. Toutefois, avec la légalisation imminente du cannabis au Canada, les douaniers des services frontaliers américains seront sans doute plus sensibilisés à cette question, surtout dans les villes frontalières comme Windsor.

J'ai lu avec intérêt les remarques de certains autres témoins. J'ai constaté qu'une chose est claire : rien n'est clair. Il y a une grande divergence d'opinions entre les anciens employés du CBP, le personnel de l'ASFC et un avocat qui traite ces dossiers tous les jours quant à ce qu'il adviendra au Canada après la légalisation du cannabis.

J'ai été frappé par l'exemple qu'a donné cet avocat de son expérience au port d'entrée entre l'État de Washington et la Colombie-Britannique après la légalisation du cannabis dans cet État. Même si le cannabis était légal dans l'État de Washington, l'application de la loi par les agents du CBP a augmenté radicalement, et le nombre de cas que cet avocat a dû traiter a aussi augmenté. C'est encore vrai cinq ans plus tard.

Après une recherche rapide, j'ai vu que, en 2013, 2,5 millions de véhicules avaient traversé la frontière au poste frontalier Blaine-Surrey. À Détroit, plus de 11,2 millions de véhicules ont franchi la frontière par le pont Ambassador et notre tunnel en 2017.

Nous nous attendons donc à ce qu'il y ait une augmentation réelle du trafic transfrontalier dès que le cannabis sera légal au Canada.

Je ne prétendrai pas avoir les réponses à toutes ces questions, car ce n'est pas le cas. Je m'inquiète toutefois d'autres retards éventuels aux postes frontaliers et des répercussions non seulement pour les infirmières et autres professionnels de la santé qui vont travailler dans les hôpitaux américains chaque jour, mais aussi pour les étudiants qui fréquentent les universités du Michigan, les travailleurs de l'automobile qui ont un emploi dans les installations des deux côtés de la frontière et pour le commerce interfrontalier de façon générale. La Ville de Windsor entretient d'excellentes relations avec l'ASFC et le CBP à Détroit, mais il serait préférable que ce soit des représentants du Canada et des États-Unis au niveau fédéral qui tiennent ces discussions.

J'aimerais aussi aborder les défis auxquels feront face les services de police municipaux des villes frontalières. La légalisation imminente du cannabis entraînera certainement des défis pour le Service de police de Windsor, notamment au chapitre de la formation des agents, de l'application des dispositions législatives, et des coûts additionnels de fonctionnement et de main-d'œuvre.

The Windsor Police Service has approximately 430 officers in various units. Each of these officers will require training on standard field sobriety testing. They will also have to be trained to identify licit versus illicit cannabis. Training will be mandatory and will be accompanied by a significant financial cost.

As I said previously, we fully anticipate a significant number of cannabis tourists, and it will rest with Windsor police to deal with the enforcement of individuals who will partake in the use of cannabis. The law will allow for the use of cannabis in a residence and, like alcohol, the law prohibits the consumption of cannabis in a public place, while the Smoke-Free Ontario Act prohibits the use inside buildings or hotels.

U.S. residents will be able to purchase cannabis in Windsor but won't be able to transport it back to the U.S. or smoke it outside of a residential setting. If they are coming for tourism and can't smoke marijuana inside a hotel, in a public place or, frankly, in any place deemed a workplace in Ontario, one needs to contemplate what the likely outcome will be. I suggest to you that transport across the border is one such real possibility.

All of this is to say that the federal government must be proactive in discussions with counterparts in the United States and undertake significant efforts to educate the travelling public prior to the legalization of cannabis in Canada. In a border city like Windsor, delays can have a significant impact on our economy, tourism, residents who are employed or attend school in Michigan and our municipal police service.

As I mentioned just a few minutes ago, 7,000 residents of my community cross the border to work every day. Many subscribe to the NEXUS program, which allows for pre-screening of applicants and accelerated processing at designated booths when entering either Canada or the United States. Part of the application process requires an individual to attend an interview with CBP officials in person. From my experience having crossed the border literally hundreds of times in my lifetime here living in the city of Windsor, I have never — not one time — been asked whether I've consumed illegal drugs. However, during these interviews for the NEXUS application, it is a very common question, one that I was asked at that particular time. Answering the question affirmatively, whether the drugs were consumed legally or illegally, is cause for denial of acceptance into the NEXUS program and could also cause one to be inadmissible to the United States.

Our country needs to work toward a resolution that doesn't require law-abiding citizens to lie to federal officials or risk the possibility of being denied entry to the United States for activity that was undertaken legally in Canada.

Le Service de police de Windsor compte quelque 430 agents qui devront tous suivre une formation en administration du test normalisé de sobriété. Ils devront aussi apprendre à faire la distinction entre le cannabis licite et illicite. Cette formation sera obligatoire et coûteuse.

Comme je l'ai indiqué plus tôt, nous prévoyons accueillir un nombre important de touristes du cannabis. Il incombera à la police de Windsor d'appliquer la loi dans les cas de touristes consommant du cannabis. La loi permettra la consommation de cannabis dans une maison privée, mais, comme pour l'alcool, la consommation de cannabis dans les lieux publics sera interdite. De plus la Loi favorisant un Ontario sans fumée interdit de fumer à l'intérieur des immeubles ou des hôtels.

Les résidants des États-Unis pourront acheter du cannabis à Windsor, mais ils ne pourront pas le rapporter aux États-Unis ou le fumer à l'extérieur d'une maison privée. Si ces touristes ne peuvent fumer de marijuana à l'hôtel, dans un endroit public ou tout autre lieu assigné à un lieu de travail en Ontario, il faut tenter d'en prévoir les conséquences probables. À mon avis, ces touristes seront nombreux à vouloir rapporter du cannabis avec eux.

Tout cela pour dire que le gouvernement fédéral doit agir de façon proactive et discuter dès maintenant avec ses homologues américains pour entreprendre des efforts considérables de sensibilisation des voyageurs avant la légalisation du cannabis au Canada. Dans les villes frontalières comme Windsor, les retards pourraient avoir une grande incidence sur l'économie, le tourisme, les habitants de Windsor qui travaillent ou étudient au Michigan et le service de police municipal.

Comme je l'ai dit il y a un moment, 7 000 résidants de Windsor traversent la frontière chaque jour pour aller travailler. Bon nombre d'entre eux sont membres du programme NEXUS, qui permet le prédédouanement et un traitement accéléré à certains guichets à l'entrée au Canada ou aux États-Unis. Pour faire partie du programme NEXUS, on doit se soumettre à une entrevue en personne avec des agents du CBP. Moi qui ai traversé la frontière à Windsor littéralement des centaines de fois dans ma vie, je ne me suis jamais — jamais — fait demander si j'avais consommé des drogues illégales. Cependant, pendant l'entrevue pour l'obtention de la carte NEXUS, c'est une question courante, et on me l'a en effet posée. Si l'on répond oui à la question, qu'on l'ait consommée de façon légale ou non, on peut être exclus du programme NEXUS et, de plus, se voir refuser l'entrée aux États-Unis.

Notre pays doit trouver une solution afin que les citoyens respectueux des lois n'aient pas à mentir à des agents fédéraux ou risquer de se voir refuser l'entrée aux États-Unis pour s'être adonnés à une activité légale au Canada.

I want to thank you very much for the opportunity to address you, and I look forward to your questions. Thank you very much.

The Chair: Thank you. We'll now move to Mr. Scott Railton, coming to us from Bellingham, Washington.

Scott Railton, Attorney, Cascadia Cross-Border Law, as an individual: Good afternoon. Thank you for the invitation. It's a pleasure to participate in your study. I commend the Senate committee for taking this issue up. It's an issue of concern to me as an attorney practising in immigration law. I practise, as you mentioned, at Cascadia Cross-Border Law. We are located very near the Canadian border.

I've been practising there full-time since 2001, before 9/11. Since 9/11, I've seen many changes in immigration law, though we haven't seen too many statutory changes outside the formation of the Department of Homeland Security. But at the administrative level, we see that the border has gotten tougher — thickened, as it were.

In 2012, Washington State and Colorado became the first two U.S. states to legalize recreational marijuana. Being in Washington State, I noticed the apparent conflict of laws between the federal law, the Immigration and Nationality Act and as the Controlled Substances Act in the United States, and I was interested in issues that might arise as a matter of justice and law, and for our clients' interests, because of the apparent conflict of laws. Canada's plan to legalize cannabis potentially adds another layer of complexity to these border matters.

Since 2012, I've written and spoken on various aspects of this subject. I have observed that there's always another wrinkle or added concern that comes up. I've forwarded to the committee's attention an article I wrote for the American Bar Association last year for their magazine called *Criminal Justice*. The article was entitled "Marijuana and Immigration." The article concerns the various ways that marijuana interacts with the Immigration and Nationality Act as well as the agencies that administer the Immigration and Nationality Act.

For the committee's attention, I would like to highlight a few things. First of all, I know we talk about the border, and this is the purpose of the discussion, but it's also worth noting that many Canadian residents undergo consular processing at the U.S. consulates throughout Canada, whether they be Canadian citizens applying for certain types of visas or residents of Canada applying for immigration benefits at the consulate. This is another place that I would like to call the committee's attention to where there may be examinations, and questions may be asked as to a person's admissibility.

Je vous remercie beaucoup de m'avoir invité à vous adresser la parole et je serai heureux de répondre à vos questions. Merci beaucoup.

La présidente : Merci. Je cède maintenant la parole à Me Scott Railton, de Bellingham, dans l'État de Washington.

Scott Railton, avocat, Cascadia Cross-Border Law, à titre personnel : Bonjour. Merci de m'avoir invité. C'est un plaisir pour moi de participer à votre étude. Je vous félicite d'avoir décidé d'examiner cette question. C'est une question qui m'intéresse particulièrement à titre d'avocat pratiquant le droit de l'immigration. Comme vous venez de le dire, je pratique au sein du cabinet Cascadia Cross-Border Law, qui se trouve tout près de la frontière canadienne.

J'y pratique à temps plein depuis 2001, avant le 11 septembre. Depuis le 11 septembre 2001, la pratique du droit de l'immigration a bien changé, même si les lois n'ont essentiellement été modifiées que pour la création du département de la Sécurité intérieure. Au niveau administratif, nous constatons que les formalités à la frontière sont plus strictes et la frontière est moins facilement franchissable.

En 2012, les États de Washington et du Colorado ont été les deux premiers États américains à légaliser la marijuana à des fins récréatives. Comme je travaille dans l'État de Washington, j'ai tout de suite constaté le conflit apparent entre la loi fédérale, l'Immigration and Nationality Act et la Controlled Substances Act aux États-Unis, et j'ai tenté de déterminer dans quelle mesure ce conflit apparent entre les lois pourrait avoir une incidence sur les intérêts de nos clients. La légalisation prévue du cannabis au Canada pourrait complexifier encore les enjeux liés à la frontière entre nos deux pays.

Depuis 2012, j'ai rédigé des articles et prononcé des conférences sur divers aspects de ce sujet. J'ai constaté que, avec le temps, de nouvelles questions ont surgi. J'ai transmis à votre comité un article que j'ai rédigé pour la revue de l'Association du Barreau américain l'an dernier, la revue *Criminal Justice*. Mon article s'intitule « Marijuana and Immigration ». Il porte sur les liens entre la marijuana et l'Immigration and Nationality Act, ainsi qu'avec les organismes qui administrent cette loi.

Permettez-moi de porter à votre attention deux ou trois éléments de cet article. D'abord, je sais que nous traitons aujourd'hui surtout des questions liées à la frontière, mais il faut aussi noter que bien des résidants canadiens présentent diverses demandes aux consulats américains qui se trouvent un peu partout au Canada, qu'il s'agisse de citoyens canadiens demandant différents types de visa ou de résidants du Canada qui font une demande d'immigration dans un consulat. À cette occasion aussi de nombreuses questions sont posées afin de déterminer l'admissibilité du demandeur.

The United States still lists cannabis as a Schedule I narcotic under the U.S. Controlled Substances Act. This means that the U.S. federal government is legally obliged to treat cannabis in the same manner as cocaine, LSD and heroin. By definition, a Schedule I substance is one the U.S. government considers to have no medical use, a high propensity for abuse and severe safety concerns.

Of course, this is in complete conflict with the views of many states and the aspirations of Bill C-45. Still, when I discuss legalized cannabis with clients, I have to point out to them that these more serious substances are lumped into the same category as cannabis, so it's noteworthy.

If you look at the United States Immigration and Nationality Act, there are several bases for inadmissibility associated with cannabis. These include a past conviction related to cannabis; as was mentioned, admitting to committing a violation of any law or regulation of a foreign country related to controlled substances; admitting to committing acts that constitute the essential elements of any law or regulation of a foreign country related to a controlled substance. Those are the criminal bases for inadmissibility. There are health-related grounds under the Immigration and Nationality Act such as a determination that a non-citizen is a drug abuser or a drug addict in accordance with the regulations prescribed by the U.S. Health and Human Services department.

Also, there is a basis for inadmissibility where the U.S. government knows or has reason to believe a person is an illicit trafficker or who is or has been a known aider, abetter, assister, conspirator or colluder with others engaged in illicit trafficking. There is a provision in the trafficking section of the Immigration and Nationality Act which focuses on the spouse, son or daughter of illicit traffickers who has received financial benefit from the trafficking in the past five years and knew or reasonably should have known.

Additionally, there's a security basis for inadmissibility associated with seeking entry principally or incidentally for an unlawful activity. That is separate from the health-related basis, separate from the trafficking basis or the overall criminality basis.

Finally, one thing I see in practice sometimes is fraud or willfully misrepresenting a material fact in pursuit of an immigration benefit. When certain questions are asked, sometimes people are reluctant to volunteer, or actually they may just misrepresent themselves, and that is its own separate basis for admissibility, which is an enduring ground of inadmissibility requiring a waiver for life if so identified.

Aux États-Unis, le cannabis est encore inscrit comme narcotique à l'annexe I de la Controlled Substances Act. Cela signifie que le gouvernement fédéral américain est obligé, par la loi, de traiter le cannabis de la même façon qu'il traite la cocaïne, le LSD et l'héroïne. Par définition, les substances inscrites à l'annexe I sont celles que le gouvernement américain juge n'avoir aucune utilisation médicale, être très susceptibles de créer des abus et susciter de graves préoccupations au plan de la sûreté.

Bien entendu, cela est en complète contradiction avec la perspective de nombreux États et les objectifs du projet de loi C-45. Quoi qu'il en soit, lorsque je discute de la légalisation du cannabis avec des clients, je dois leur signaler que ces substances beaucoup plus graves sont traitées de la même façon que le cannabis. C'est un point à retenir.

L'Immigration and Nationality Act des États-Unis prévoit de nombreux motifs d'inadmissibilité associés au cannabis, notamment toute condamnation passée reliée au cannabis; la reconnaissance de sa culpabilité envers une infraction à une loi ou à un règlement d'un pays étranger relatif à des substances contrôlées; la reconnaissance d'avoir commis des gestes visés par les éléments essentiels d'une loi ou d'un règlement d'un pays étranger relatif à une substance contrôlée. Ce sont là des motifs d'inadmissibilité fondés sur des activités criminelles. Il y a aussi des motifs fondés sur la santé prévus dans l'Immigration and Nationality Act, comme la détermination qu'un citoyen étranger est un toxicomane en application des règlements prescrits par le département américain de la Santé et des Services sociaux.

Il y a aussi un autre motif d'inadmissibilité découlant du fait que le gouvernement américain sait ou a des raisons de croire qu'une personne est un trafiquant ou a déjà aidé d'autres personnes s'adonnant au trafic de drogues illégales, a comploté avec elles, s'est associé avec elles ou a facilité leurs activités. Une disposition de l'article relatif au trafic dans l'Immigration and Nationality Act vise le conjoint, le fils ou la fille des trafiquants illégaux qui a bénéficié financièrement des activités de trafic au cours des cinq dernières années et qui était au courant ou aurait dû raisonnablement être au courant de telles activités.

Il y a en outre un motif d'inadmissibilité fondé sur la sécurité et associé à une demande d'admission destinée, directement ou indirectement, à permettre l'exercice d'une activité illégale. Le motif est distinct du motif lié à la santé, lié au trafic ou lié aux activités criminelles en général.

Enfin, un des types de cas que je vois dans ma pratique parfois est celui de la fraude ou des fausses déclarations faites sciemment en vue d'obtenir un avantage relatif à l'immigration. Parfois, lorsqu'on leur pose certaines questions, les gens peuvent hésiter à fournir l'information ou peuvent maquiller la réalité. Cela constitue un motif d'inadmissibilité. Ce motif

In the last year, I've increasingly heard the question what happens when cannabis is legalized throughout Canada. I will speculate briefly, but as Mayor Dilkens noted, there are many unknowns here. Frankly, the U.S. government is short on guidance outside of what is provided in the Immigration and Nationality Act and the adjudicators' manuals for officers with USCIS or CBP. I have filed Freedom of Information Act requests of the U.S. government in the last few years. I've observed in their internal correspondence that in many cases they are still working out the issues with state legalization. As I said, foreign country legalization adds another wrinkle.

When Canada legalizes, I expect some bases for inadmissibility will become non-applicable for Canadians and Canadian residents. Legalization by definition eliminates the basis for certain cannabis convictions which otherwise would establish inadmissibility. Further, with legalization, a Canadian would no longer be in peril of admitting or violating Canadian controlled substance law or admitting to the essential elements of a controlled substance law if they admitted to current cannabis possession or use consistent with the law. However, that does not mean that if questions were asked about past use where cannabis was not legal, the basis for inadmissibility could still be created. For example, if someone admitted that yes in the past I used cannabis and it was not legal, then that would be an admission to the act of violating a former controlled substance law. So that is still out there. I'm speaking in reference to the laws of Canada, not the laws of the United States there.

Further, a person may still be deemed inadmissible on health-related grounds as a drug abuser or drug addict. Drug abuse and drug addiction relate to current disorders as established by medical opinion. We see persons denied admissibility on this ground particularly when a person has to take a medical examination from a panel physician abroad when working with the consulates. On occasion we've seen cases where Customs and Border Protection, the agency vested with border responsibilities at ports of entry, has referred individuals to a panel physician for an examination because they are unable to establish their admissibility on health-related grounds. That is not common, and I don't expect that would be widespread, but there is this basis for health-related grounds for inadmissibility.

d'inadmissibilité est permanent; il faut obtenir une dérogation si on veut s'en sauver.

Au cours de la dernière année, on m'a de plus en plus posé la question suivante : que se passera-t-il lorsque le cannabis sera légalisé dans tout le Canada? Je vais vous donner mon opinion brièvement, mais comme le maire Dilkens l'a dit, beaucoup d'aspects inconnus subsistent encore. Pour être bien franc, je vous dirais que le gouvernement américain fournit peu de conseils en la matière outre ce qui est écrit dans l'Immigration and Nationality Act et le manuel officiel remis aux agents de l'USCIS ou du CBP. J'ai moi-même déposé des demandes d'accès à l'information auprès du gouvernement américain au cours des dernières années. D'après ce que j'ai pu voir dans la correspondance interne, le gouvernement américain n'a pas encore fini de répondre aux enjeux soulevés par la légalisation à l'échelle des États. Comme je l'ai dit, la légalisation dans un pays étranger vient compliquer davantage les choses.

Lorsque le Canada légalisera le cannabis, je m'attends à ce que certains motifs d'inadmissibilité ne puissent plus s'appliquer dans le cas des Canadiens et des résidants du Canada. La légalisation, par définition, éliminera certaines des condamnations relatives au cannabis qui, autrement, donneraient lieu à des motifs d'inadmissibilité. Par ailleurs, grâce à la légalisation, un Canadien ne se retrouverait plus en mauvaise posture, car il n'aurait pas à admettre qu'il a contrevenu à la loi canadienne sur les substances contrôlées ou qu'il a enfreint les éléments essentiels d'une loi sur les substances contrôlées s'il admettait qu'il possède du cannabis ou qu'il l'utilise conformément à la loi. Toutefois, si on lui posait des questions sur sa consommation passée de cannabis, lorsque cette substance était illégale, on pourrait alors établir des motifs d'inadmissibilité. Par exemple, si quelqu'un admettait que oui, par le passé, il a consommé du cannabis alors que ce produit n'était pas légal, il admettrait par le fait même qu'il a déjà contrevenu à l'ancienne loi sur les substances contrôlées. Cela demeure donc une possibilité. Bien sûr, lorsque je fais référence aux lois, je parle des lois canadiennes, non pas des lois américaines.

De même, une personne pourrait quand même être jugée inadmissible pour des raisons de santé parce qu'on estime qu'elle est toxicomane. La toxicomanie est au nombre des conditions médicales reconnues par les médecins. Des personnes se sont vu refuser l'admissibilité pour ces motifs, surtout lorsqu'elles ont dû passer un examen médical auprès d'un médecin à l'étranger lorsqu'elles travaillaient avec des consulats. On a aussi vu des cas où le Service américain des douanes et de la protection des frontières, l'agence chargée de surveiller les points d'entrée, a demandé que des individus subissent un examen médical mené par un médecin, car elle était incapable d'établir si leur santé leur permettait d'être admissibles. Ce n'est pas habituel, et je ne pense pas que cela deviendra une pratique répandue, mais il n'en demeure pas moins que la santé peut être un motif d'inadmissibilité.

Additionally, we increasingly see people just unaware of the law because the laws are complicated, with medical marijuana legalized in some jurisdictions, and recreational marijuana legalized in others. We've seen cases where persons admit to use or admit to intention to go use or have cannabis in their vehicles. All those situations come up and, as I mentioned earlier, misrepresentation.

One final point of inadmissibility I would like to mention is seeking entry for an illegal purpose. I know the committee is interested in how cannabis might affect trade. Mr. Saunders testified earlier about where you could see legalized facilities in Blaine, and if somebody were to come to a port of entry and say that they were coming in to purchase marijuana, the border stands as a barrier to those purposes because that would be an illegal purpose for entry.

As Canada goes forward with study of this bill, I think there is a great need for public education concerning the border and pre-clearance issues. And so I would like to thank the committee for the opportunity to speak and I stand ready for any questions that might be asked.

Senator Jaffer: Thank you to all of you for being here. It's been very interesting.

I would like to start with you, Your Worship. One of your concerns about this bill is educational awareness. I come from British Columbia, and I am worried that people I represent might be lulled into thinking that since it's legal in Canada, they might not be as careful as they have been in the past. You've read some of the transcript. One of the big concerns is the fact that if you smoked even 10 years ago, you could be barred. If you are asked at the border have you ever smoked, the fact that you say you have smoked in the past can bar you for life. I'm really concerned about that. Just as you have the cross-border, we also shop down south all the time and I'm concerned.

I was wondering whether you have been working with the federal government to raise educational awareness before this bill comes into place.

Mr. Dilkens: Senator, I appreciate the question. The direct answer is no. We've been working on the municipal-related issues with respect to the rollout of the impact municipally. Ironically, we received a document today from the Federation of Canadian Municipalities which outlined the responsibilities and the jurisdiction of the federal government, the provincial government and the municipal government, and, of course, the municipal government has twice as many responsibilities as everyone else. It is not that they're necessarily more important, but they're the more operational things you would expect to see on a daily basis.

De plus en plus de gens sont simplement inconscients des lois, car celles-ci sont compliquées. La marijuana à des fins médicales est autorisée dans certains États, et la marijuana à des fins récréatives l'est dans d'autres. Nous avons vu des cas où des personnes ont reconnu consommer ou avoir l'intention de consommer du cannabis ou avaient du cannabis dans leur véhicule. Toutes ces situations se produisent et, comme je l'ai dit plus tôt, mènent parfois à de fausses déclarations.

Un des derniers motifs d'inadmissibilité que j'aimerais mentionner est celui de demander l'entrée dans le pays. Je sais que le comité aimerait savoir si le cannabis pourrait avoir des répercussions sur le commerce. M. Saunders a dit plus tôt qu'il pourrait y avoir des installations légales à Blaine. Si quelqu'un se présente à un point d'entrée et déclare qu'il vient acheter de la marijuana, les agents frontaliers pourraient l'empêcher d'entrer, car cette intention pourrait constituer une activité illégale.

Maintenant que le Canada étudie ce projet de loi, je crois qu'il est fort nécessaire de sensibiliser le public aux enjeux à la frontière et au prédédouanement. Je remercie le comité de m'avoir invité à prendre la parole. Je suis prêt à répondre à vos questions.

La sénatrice Jaffer : Je remercie à nos témoins d'être là; vos exposés ont été très intéressants.

J'aimerais commencer par vous, Votre Honneur. Vous avez dit que vous vous préoccupez notamment de la sensibilisation et de l'éducation. Je viens de la Colombie-Britannique et je crains que les gens que je représente puissent ne pas être aussi prudents que par le passé étant donné que c'est légal au Canada. Vous avez déjà lu certains des témoignages. Une des grandes craintes est le fait que si vous avez fumé du cannabis il y a plus de 10 ans, vous pourriez quand même être jugé inadmissible. Si les douaniers vous demandent si vous avez déjà fumé du cannabis et que vous répondez que oui, par le passé vous en avez fumé, vous pourriez être interdit de séjour pour la vie. Cela m'inquiète grandement. Il y a des gens qui traversent la frontière tous les jours; nous allons nous-mêmes magasiner aux États-Unis régulièrement. Cela m'inquiète donc.

Avez-vous travaillé avec le gouvernement fédéral à accroître la sensibilisation avant que le projet de loi ne soit adopté?

M. Dilkens : Je vous remercie de votre question, madame la sénatrice. La réponse courte est non. Nous travaillons sur des enjeux municipaux pour déterminer les répercussions à l'échelle de notre ville. Fait ironique, nous avons reçu aujourd'hui un document de la Fédération canadienne des municipalités dans lequel sont décrites les responsabilités et les compétences du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial et de l'administration municipale. Bien entendu, l'administration municipale a deux fois plus de responsabilités que les autres ordres de gouvernement. Ce ne sont pas nécessairement des responsabilités plus importantes, mais ce sont néanmoins les

I take your point as someone who travels frequently across the border. It's very common here. I go across the border several times a month for lunch and just go back. I could be at my office in City Hall and to a restaurant I enjoy in downtown Detroit in six or seven minutes; it's that close. That's how people treat the border here in my community. It's not really a barrier. I'd just hate folks to have to get into a position where if they were doing something legal here they would be forced to contemplate lying to a federal official in the U.S. or the option was being denied entry into the U.S. entirely. That certainly is not a good proposition whichever way you consider it.

But I would say that we do a really good job notifying Americans — in fact, we are probably very strict in the way we do this — but we notify them as they cross the border that handguns are forbidden in Canada. Most Americans, if they're travelling across the Ambassador Bridge or through other ports of entry, get the message that they can't bring their handguns to Canada. A similar type of education effort should be contemplated because this does stand to jeopardize someone's future, whether they're Canadian or American. There has to be a strong distinction made that just because it's legal in Canada doesn't mean you can bring it back to the U.S., and you would be subject to enhanced scrutiny if you tried to do that. You could be subject to arrest, or inadmissible if you were Canadian.

To answer your question, no, we haven't done widespread outreach with the federal government with respect to education, but I sure hope they take that initiative and make sure they're doing whatever they can at the ports of entry.

Senator Jaffer: We've understood that they are doing the education campaign, but if I'm not mistaken, it doesn't start for almost a year. That's my concern. I appreciate your answer.

I have a question for you, Mr. Railton. In your article that you mentioned, "Marijuana and Immigration," you state:

> Providing a government officer with a "reason to believe" that a noncitizen is associated with drug trafficking, which could include a normal association with state-legal marijuana businesses, is enough to make the noncitizen and even his or her family members inadmissible.

responsabilités opérationnelles dont vous pourriez être témoins tous les jours.

Je comprends votre argument; je traverse moi-même souvent la frontière. Beaucoup de gens le font ici. Je traverse la frontière plusieurs fois par mois pour aller déjeuner et puis je reviens. Le trajet entre mon bureau à l'hôtel de ville et un restaurant que j'aime bien au centre-ville de Détroit ne me prend que six ou sept minutes; c'est très près. C'est comme cela que les gens voient la frontière dans ma ville; ce n'est pas réellement une frontière. Cela m'attristerait de savoir que des gens qui s'adonnent à une activité légale ici pourraient envisager de mentir à un agent fédéral aux États-Unis pour ne pas qu'on leur refuse l'entrée aux États-Unis. Ce n'est certainement pas une bonne option, peu importe sous quel angle on l'examine.

Je pense que nous faisons un excellent travail lorsque nous avertissons les Américains. En fait, nous sommes probablement très sévères quant à la façon dont nous le faisons, mais nous les avertissons lorsqu'ils traversent la frontière que les armes de poing sont interdites au Canada. La plupart des Américains, qu'ils empruntent le pont Ambassador ou qu'ils arrivent par d'autres points d'entrée, comprennent qu'ils ne peuvent pas apporter des armes de poing au Canada. Des efforts de sensibilisation similaires devraient être envisagés, car cela pourrait menacer l'avenir des gens, qu'ils soient canadiens ou américains. Il faut clairement faire la distinction : le fait que le cannabis soit légal au Canada ne signifie pas pour autant que vous pouvez en rapporter aux États-Unis. Vous pourriez en fait faire l'objet d'un examen plus approfondi si vous tentez de le faire. Vous pourriez être arrêté ou vous voir refuser l'entrée aux États-Unis si vous êtes canadien.

Pour revenir à votre question, non, nous n'avons pas travaillé avec le gouvernement fédéral en matière de sensibilisation. J'espère néanmoins que le gouvernement prendra l'initiative et sensibilisera du mieux qu'il le peut les gens aux points d'entrée.

La sénatrice Jaffer : Nous avons appris que le gouvernement prépare une campagne de sensibilisation, mais, si je ne me trompe pas, celle-ci ne sera lancée que dans un an environ. C'est ma crainte. Je vous remercie pour votre réponse.

J'ai une question pour vous, maître Railton. Dans l'article que vous avez mentionné, « Marijuana and Immigration », vous écrivez :

> Le fait de fournir à un agent du gouvernement un « motif de croire » qu'un non-citoyen est associé au trafic de drogue — ce qui peut inclure une association normale avec des entreprises de marijuana au sein d'États où de telles activités ont été légalisées — suffit pour que ce non-citoyen et même les membres de sa famille soient déclarés interdits de territoire.

This worries me very much. It's not just the person; the family could be prohibited from entering the United States. It's like being guilty by association.

Did I understand your article correctly?

Mr. Railton: Thank you. First of all, immigration law is a very complicated area of law. May I just say that in trying to sum up the law of marijuana and immigration in my opening comments, I tried to tap on some of the highlights of different issues. But the article referenced working in a state legal operation. Washington State, for instance, has legalized recreational marijuana. We see folks working at stores, working in the production and working in professional positions associated with the businesses engaged in cannabis. The industry itself is growing in scale, so there is a lot of money and business to be done.

The state governments and the people in the states are subject to federal law, but in the United States, the Department of Justice has somewhat kept a hands-off approach to businesses in the states, such as Colorado, Washington and others that have legalized, while this industry develops. The question here is around somebody working in a Canadian legalized operation where, under the federal law of Canada, marijuana is legalized. That circumstance is a little different than where somebody is working for a state legal operation where there's a conflict of laws with the U.S. federal Controlled Substances Act. In Canada, where cannabis is legalized, I don't think working for a Canadian operation would create a basis for inadmissibility if it were strictly in Canada under a legalized regime. But this is one of the places where there are questions.

Now, if a Canadian business wants to do transboundary business with the United States, that is a problem, and we've seen a variety of situations with it over the last few years, where you have folks in Canada who would like to invest in state legal operations or otherwise get involved in them. When those persons are identified, they run a risk for immigration and inadmissibility. And, yes, the family would be involved in such situations.

[*Translation*]

Senator Dagenais: My first question is for Mr. Blackham. You work in the goods transportation sector. You discussed the issue of border slowdowns. Transportation plays an important role in the American and Canadian economies, and we need to improve its efficiency. With regard to transparency, have you received enough information from the Canadian government about this bill on the topic of borders? A truck that is an hour late can lead to significant costs for a company. Can you give us

Cela m'inquiète beaucoup. Ce n'est pas seulement l'individu, mais toute sa famille qui pourrait être interdite de territoire aux États-Unis. Cela s'apparente à la culpabilité par association.

Ai-je bien compris votre article?

M. Railton : Merci. Tout d'abord, le droit de l'immigration est un domaine très compliqué du droit. Je tiens à dire que j'ai tenté de résumer le droit relatif à la marijuana et à l'immigration dans mon exposé liminaire. J'ai tenté de relever certains des principaux éléments des différents enjeux. Dans l'article, je faisais référence au fait de travailler dans une entreprise légale à l'échelle de l'État. Dans l'État de Washington, par exemple, la marijuana à des fins récréatives est légale. Des gens travaillent dans les magasins, dans les installations de production et dans des postes professionnels associés à des entreprises œuvrant dans le domaine du cannabis. Le secteur lui-même est en pleine croissance; il y a donc beaucoup de revenus potentiels, et les entreprises se multiplient.

Les gouvernements des États et les résidants des États sont assujettis aux lois fédérales, mais aux États-Unis, le département de la Justice a adopté une démarche de laisser-faire à l'égard des entreprises dans les États, comme le Colorado, l'État de Washington et d'autres qui ont légalisé le cannabis, pendant que ce secteur est en croissance. La question ici concerne les gens qui travailleront dans des entreprises légales au Canada une fois que la marijuana aura été légalisée en vertu des lois fédérales canadiennes. Ces circonstances sont un peu différentes de celles d'un individu qui travaille dans une entreprise légale à l'échelle d'un État lorsqu'il y a contradiction entre les lois de l'État et la loi fédérale américaine, la Controlled Substances Act. Au Canada, lorsque le cannabis sera légalisé, je ne crois pas que le fait de travailler pour une entreprise canadienne pourrait être un motif d'inadmissibilité si cette entreprise œuvre uniquement au Canada dans le cadre d'un régime de légalisation. C'est toutefois l'un des enjeux pour lesquels des questions subsistent.

Par contre, si une entreprise canadienne voulait faire affaire aux États-Unis, cela pourrait poser problème. Nous avons été témoin de divers cas au fil des dernières années où des résidants du Canada voulaient investir dans des activités légales à l'échelle des États ou y participer d'une façon ou d'une autre. Si ces personnes sont identifiées, elles pourraient être jugées inadmissibles au plan de l'immigration. Et, oui, leur famille pourrait être touchée.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Ma première question s'adresse à M. Blackham. Vous travaillez dans le secteur du transport des marchandises. Vous avez abordé la perspective du ralentissement aux frontières. Le transport joue un rôle important dans l'économie des États-Unis et du Canada, et il faut en améliorer la fluidité. Sur le plan de la transparence, avez-vous obtenu suffisamment d'information de la part du gouvernement canadien dans le cadre de ce projet de loi en ce qui concerne les

an idea of the extent of those costs? One can assume that if there is a second inspection, this will lead to delays; even if there isn't one, if the person before you committed some offence, this can lead to delays for your company. I'd like to hear your comments on that topic.

[*English*]

Mr. Blackham: On the first point, as an organization, we have a very good relationship with CBSA — and CBP, for that matter. We have had conversations with both behind the scenes, informally. At times they've been, I would say, a bit conflicting in the sense that we have heard that there is sort of an expectation — which is our view as well — that this materially doesn't really change much for commercial vehicle activity and that we shouldn't be so concerned about this. But as the conversation progresses, you can very clearly see the logic that, "Oh, my God, this might have serious practical impacts at the border," and that even though nothing changes, everything changes.

From that perspective, we've had informal conversations. I don't know of any formal sitdowns or anything that we've had with them on this topic. We'd certainly be interested in doing so as we get closer to legalization.

On the question of cost, a delay for a truck will cost the company somewhere in the area of $100 per hour. If we're talking about thousands of trucks, that adds up pretty quickly in terms of costs to the industry. That's just to the carrier. There might be penalties associated with late deliveries if we're talking about just-in-time scenarios or if it's written in the contract that the load has to be there; if it's not there, there can be substantial penalties added on top of what it costs to operate a truck per hour.

[*Translation*]

Senator Dagenais: We need to remember that the penalty will be passed on to the clients. This means that, sooner or later, it will be the consumer who will pay the penalty.

[*English*]

Mr. Blackham: Yes.

[*Translation*]

Senator Dagenais: Thank you, Mr. Blackham.

I have a second question for Mr. Dilkens. Thank you, Mr. Mayor, for your presentation. Your city occupies a strategic position. You have several border crossings, including five very significant ones. Bill C-45 on marijuana may reduce the number

frontières? Une heure de retard pour un camion occasionnera des coûts importants pour une compagnie. Pouvez-vous nous donner un aperçu de ces coûts? On présume que s'il y a une deuxième inspection, cela occasionnera des retards; si ce n'est pas le cas, la personne qui vous précède et qui aura une infraction occasionnera des retards pour votre compagnie. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

[*Traduction*]

M. Blackham : Pour ce qui est de la première partie de votre question, nous avons, en tant qu'organisation, d'excellentes relations avec l'ASFC — et d'ailleurs, aussi avec le CBP. Nous nous entretenons de façon informelle avec l'une et l'autre de ces entités. Il est arrivé, je l'avoue, qu'il y ait contradiction, en ce sens que nous avons entendu dire qu'il y a certaines attentes — et c'est aussi ce que nous pensons —, que cela ne change pas grandement les choses en ce qui concerne l'activité des véhicules commerciaux, et que nous ne devrions pas tellement nous en préoccuper. Mais au fil des discussions, on peut nettement se rendre compte que les gens disent : « Seigneur! Cela pourrait avoir des répercussions d'ordre pratique à la frontière », et que même si rien ne change, tout change.

C'est donc sur cet aspect que nous avons eu des entretiens informels. Je ne suis au courant d'aucun entretien formel ni d'aucune autre discussion que nous ayons eus avec eux sur le sujet. Il est certain que nous aimerions en avoir tandis que se rapproche le moment de la légalisation.

Pour ce qui est des coûts, le retard d'un camion peut en coûter à une entreprise quelque chose comme 100 $ l'heure. Si on parle ici de milliers de camions, le coût cumulatif, pour l'industrie, peut être assez faramineux. Et ce n'est pas que pour le transporteur. Il peut y avoir des pénalités associées aux retards de livraison, quand un contrat comporte des clauses de livraison juste à temps ou de moments précis de livraison; ainsi, d'importantes pénalités peuvent s'ajouter aux coûts d'exploitation d'un camion par heure.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Il faut comprendre que la pénalité sera refilée aux clients. Cela signifie que, tôt ou tard, c'est le consommateur qui paiera la pénalité.

[*Traduction*]

M. Blackham : Oui.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Merci, monsieur Blackham.

J'ai une deuxième question qui s'adresse à M. Dilkens. Merci, monsieur le maire, de votre présentation. Votre ville occupe une position stratégique. Vous avez plusieurs postes frontaliers, dont cinq sont très importants. Le projet de loi C-45 sur la marijuana

of travellers and tourists crossing the border. In order for the right decisions to be made to facilitate border crossings before this bill is implemented, what would your recommendation be for our report? I think it would be better to create recommendations before the bill comes into force rather than to simply experience the consequences.

[*English*]

Mr. Dilkens: First and foremost, a significant amount needs to be spent on education and making sure people are informed so that they make legal and smart choices in what they do. There's no doubt there's confusion about what is allowed in each jurisdiction. It's recreational here and medicinal there. Someone might be travelling between the city of Windsor, where medicinal and recreational is allowed, back into the State of Michigan, perhaps, where one might have a medicinal prescription. They may not understand that there's a red line at the border where, regardless of what a state, a province, one country or one state does, there's a completely different impact on decisions at that red line.

Sir, I would suggest a significant amount in education to be able to inform the travelling public of what to expect and what they can and cannot do.

[*Translation*]

Senator Dagenais: Thank you, mayor.

My last question is for Mr. Railton. When they appeared before the committee, several government representatives told us that they were working with their American counterparts to help them understand the effects of marijuana legalization. You have a great deal of experience in this field, and I would like to know if you believe that the American authorities will display open-mindedness regarding Canadians' new right to consume marijuana. If you want my opinion, working very hard with the American authorities is not enough of a response. We need to know exactly, whether, on the American side, they are open to this change.

[*English*]

Mr. Railton: I appear here today as an individual and practising attorney, so I will respond with my own opinion. I want to emphasize that I don't have any capacity to represent anyone else.

We've seen a sea change in marijuana legalization in my lifetime. When I was in college, the idea that even medical marijuana might be legalized was a fringe issue. Now, in the United States, over half the states have legalized marijuana in some capacity. Most of them are medical, but a growing number

réduira peut-être le va-et-vient des travailleurs et des touristes. Donc, si vous aviez une recommandation à nous faire dans le cadre de notre rapport, afin que de bonnes décisions soient prises avant la mise en œuvre du projet de loi pour faciliter la fluidité aux frontières, quelle serait-elle? Je crois qu'il vaut mieux formuler des recommandations avant la mise en œuvre du projet de loi que d'en subir les conséquences.

[*Traduction*]

M. Dilkens : En tout premier lieu, il faudrait investir une importante somme dans l'éducation pour nous assurer que la population soit informée et fasse des choix judicieux et légitimes. Il ne fait aucun doute que la confusion règne relativement à ce qui est permis dans chaque territoire administratif. Le cannabis est autorisé à des fins récréatives ici et à des fins médicales là. Quelqu'un peut aller de Windsor, où il est autorisé à ces deux titres, au Michigan, peut-être, où on peut détenir une ordonnance pour consommation à des fins médicales. Certains pourraient ne pas comprendre qu'il y a une ligne rouge, à la frontière, qui fait que, quoi que fasse un État, une province ou un pays, les décisions prises à cette frontière peuvent être très différentes.

C'est pourquoi je suggère que d'importantes sommes soient investies dans l'éducation, afin d'informer les voyageurs de ce à quoi ils peuvent s'attendre, de ce qu'ils peuvent faire et de ce qu'ils ne peuvent pas faire.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Je vous remercie, monsieur le maire.

Ma dernière question s'adresse à Me Railton. Lors de leurs témoignages, plusieurs représentants du gouvernement nous ont dit qu'ils travaillent très fort avec leurs homologues américains pour leur faire comprendre les effets de la légalisation de la marijuana. Je comprends que vous avez une très grande expérience, et j'aimerais savoir si vous croyez que les autorités américaines feront preuve d'ouverture face au nouveau droit des Canadiens de consommer de la marijuana. Si vous voulez mon avis, travailler très fort avec les autorités américaines n'est pas suffisant comme réponse. Nous devons savoir exactement si, du côté américain, il y a de l'ouverture.

[*Traduction*]

M. Railton : Je comparais ici aujourd'hui à titre personnel, en tant qu'avocat, donc je n'exprime que mon avis personnel. J'insiste sur le fait que je ne représente ici personne d'autre.

Le débat sur la légalisation de la marijuana a radicalement changé au cours de ma vie. Quand j'étais étudiant, la seule idée que la marijuana à des fins médicales puisse être légalisée était un enjeu marginal. Maintenant, aux États-Unis, plus de la moitié des États ont légalisé la marijuana, d'une façon ou d'une autre.

of states have, by voter initiative, passed legalization for recreational marijuana as well.

The federal government has not put a halt to that. In fact, in the recent budget bill, there's an amendment that disallows prosecution in relation to medical marijuana activities. There is a growing change with regard to marijuana.

I think we'll probably see some acceptance of the legalization, but what I fear is the arbitrary administration of law at the border.

From time to time I see this "I gotcha." Both the people travelling across the border and the folks working at the border need guidance from the governments as to how exactly these issues will be handled.

It's a fast-moving train. If you're the border officer and you have limited guidance, what I hear from border officers is, "Well, we enforce federal law." That's what they say. But in practice 28 or 29 states, something to that effect, have legalized medical marijuana, and a growing number of states have passed recreational marijuana. There is a conflict of laws. This is one of the reasons I became interested in the subject besides just being a border attorney. There's a justice issue here. I don't like to see the arbitrary selection of people at the border. I don't think it will become a huge issue, but we'll have some growing pains if this bill goes forward.

Senator Gold: Thank you all for being here today. It's certainly helping me understand the issues. I will start with the Canadian Trucking Alliance to make sure I understood your testimony, and then I have questions for the other witnesses.

Do I understand correctly that, first of all, the members of your association are subject to very stringent rules regarding drug use and impairment and that the legalization of cannabis in Canada won't change the rules that apply to them in the conduct of their activities? That is to say, it may be legal, but they still can't get high and drive your trucks.

Second, you would support even stronger rules to test for impairment among your drivers than currently are in place in Canada or may even be contemplated in other legislation the Senate is considering. Is that correct?

Pour la plupart, c'est à des fins médicales, mais un nombre grandissant d'États, sous la pression de leurs électeurs, ont aussi légalisé l'usage de la marijuana à des fins récréatives.

Le gouvernement fédéral ne l'a pas empêché. De fait, dans un récent projet de loi budgétaire, un amendement a été apporté qui interdit les poursuites visant les activités liées à la marijuana à des fins médicales. Les choses évoluent donc en ce qui concerne la marijuana.

Je pense que nous assisterons à une espèce d'acceptation de la légalisation, mais ce que je crains, c'est l'administration arbitraire de la loi à la frontière.

Il m'arrive, de temps à autre, d'assister à des situations du style « je t'ai eu. » Tant les voyageurs qui traversent la frontière que ceux qui travaillent ont besoin de lignes directrices des gouvernements concernant la manière exacte de traiter ces enjeux.

Les choses vont très vite. Un agent frontalier qui n'a que des directives limitées va dire : « Eh bien, nous appliquons la loi fédérale. » C'est ce qu'ils disent. Mais concrètement, quelque 28 ou 29 États ont légalisé la marijuana à des fins médicales, et un nombre croissant d'États légalise aussi la marijuana à des fins récréatives. Il y a donc conflit dans les lois. C'est l'une des raisons qui m'ont amené à m'intéresser au sujet, outre le fait que je suis spécialiste des questions frontalières. Il y a ici un enjeu judiciaire. Je n'aime pas assister à une sélection arbitraire des voyageurs à la frontière. Je ne pense pas que cela deviendra un énorme problème, mais l'adoption de ce projet de loi présentera certainement des défis.

Le sénateur Gold : J'aimerais vous remercier tous d'être ici aujourd'hui. Vous m'aidez, c'est certain, à comprendre les enjeux. Je vais m'adresser d'abord à l'Alliance canadienne du camionnage pour m'assurer d'avoir bien compris votre témoignage, puis j'aurai aussi des questions à poser aux autres témoins.

Dois-je bien comprendre que, tout d'abord, les membres de votre association sont assujettis à des règles très rigoureuses en matière de consommation de drogues et de conduite avec facultés affaiblies, et que la légalisation du cannabis au Canada ne changera rien aux règles qui s'appliquent à eux dans la conduite de leurs activités? C'est-à-dire que même si le cannabis est légal, ils ne peuvent toujours pas en consommer, puis prendre le volant de vos camions.

Deuxièmement, vous seriez favorables à des règles encore plus rigoureuses que celles qui sont en vigueur au Canada, ou même que celles qu'envisagerait le Sénat dans d'autres projets de loi, en ce qui concerne le dépistage des facultés affaiblies pour vos chauffeurs, n'est-ce pas?

Mr. Blackham: Yes. It's a tad more complicated, as you know reality often is. In the U.S., cannabis is a Schedule I drug, so effectively a Canadian truck driver who goes to the U.S. can't use cannabis, whether it's legal or not, for their job. There's always the risk of being randomly tested. It basically can't be in their system.

A domestic-only driver would be subject to the impaired driving laws of Canada, what's in Bill C-46. Some provinces, in their provincial regimes, have gone to a zero-tolerance approach. Ontario is one. I think Quebec is taking a fairly strong approach as well; I'm less familiar with them. Having said that, not all provinces have indicated that yet.

Senator Gold: Right. But apart from what the criminal law may say, the rules of the trucking association and the companies make it clear that drivers can't drive impaired.

Mr. Blackham: Everyone we represent has a zero-tolerance policy.

Senator Gold: That's what I understood.

My questions are to Your Worship, Mr. Dilkens, and also Mr. Railton. You made a point, which I think is important, about how important education is to the travellers about what the rules of the game are. But you also made the point — and the point was made by other witnesses — that the Canadian and American governments need to be seriously engaged in a conversation about the implications of legalization once it happens so that guidance is given to border officials and so the problems that you've raised are minimized. The problem with delay at the border is unpredictable, but it is a real problem. We appreciate that.

With regard to being asked about past drug use, that's been a problem for some time, that one could be denied entry if one admitted to drug use in the past. When it's legalized, we've heard testimony from immigration lawyer Lorne Waldman that Canada will be in a stronger position to make the case to its American counterparts that now that it's legalized in Canada, to the extent these questions may be asked, they should no longer be asked and Canadians should not be barred from the United States for engaging in an activity that is legal in Canada.

Would you comment on whether Canada would be in a stronger position to ask its American counterparts to treat Canadian travellers appropriately after legalization, that we're in

M. Blackham : Oui. C'est un peu plus compliqué que cela, comme l'est souvent la réalité. Aux États-Unis, le cannabis est une drogue, à l'annexe 1, donc, de fait, un camionneur canadien qui traverse la frontière vers les États-Unis ne peut pas en consommer, qu'il soit légal ou non, quand il travaille. Il court toujours le risque d'être soumis à un test aléatoire de dépistage. La drogue ne peut tout simplement pas se trouver dans son système.

Aux termes de la loi C-46, un camionneur qui ne voyage qu'au Canada serait assujetti aux lois canadiennes en matière de conduite avec facultés affaiblies. Certaines provinces appliquent leur propre régime de tolérance zéro, dont l'Ontario. Je pense que le Québec, aussi, a adopté une approche assez rigoureuse; je connais moins ces lois. Cela dit, toutes les provinces n'ont pas encore pris de telles mesures.

Le sénateur Gold : Je vois. Mais mis à part la législation pénale, les règles de l'association et des entreprises de camionnage établissent clairement que les chauffeurs ne peuvent pas conduire avec facultés affaiblies.

M. Blackham : Tous nos membres appliquent une politique de tolérance zéro.

Le sénateur Gold : C'est bien ce que j'avais compris.

Votre Honneur, monsieur Dilkens et aussi maître Railton, j'ai aussi des questions pour vous. Vous avez dit quelque chose, qui me semble important, sur l'importance de renseigner les voyageurs sur les règles du jeu. Mais vous avez aussi dit — d'autres témoins aussi, d'ailleurs — que les gouvernements du Canada et des États-Unis devront avoir une discussion sérieuse sur les conséquences de la légalisation une fois que ce sera chose faite, afin que des lignes directrices soient données aux agents frontaliers et que les problèmes que vous avez soulevés soient minimisés. Le problème des retards à la frontière est imprévisible, mais c'est un véritable problème. Nous le comprenons.

En ce qui concerne les questions sur la consommation antérieure de drogue, cela fait déjà un certain temps qu'il est devenu problématique qu'un voyageur puisse se faire refuser l'entrée aux États-Unis s'il admet avoir déjà consommé des drogues par le passé. Une fois que le cannabis sera légalisé, Lorne Waldman, un avocat spécialiste de l'immigration, nous a dit que le Canada sera mieux en mesure de démontrer à ses homologues américains que maintenant que le cannabis est légalisé au Canada, il n'y a plus de raison de poser ces questions, et les Canadiens ne devraient pas se voir interdire l'entrée aux États-Unis pour avoir fait quelque chose qui est tout à fait légitime au Canada.

Pouvez-vous nous dire si, selon vous, le Canada sera mieux en mesure de demander à ses homologues américains de traiter les voyageurs canadiens de façon appropriée après la légalisation,

a stronger position to make that case than we would be if cannabis remained illegal in Canada?

Mr. Dilkens: I would suggest that's probably a correct analysis. I don't think Rome is going to burn. The borders won't completely clog up and stop, and things aren't going to come to a grinding halt. As with any change or evolution in law, there has to be a period when everyone adapts, when we figure out what the new norm is on both sides of the border.

The answer to your question is yes, but from today until that norm takes hold, how do we advise people? How do we advise law-abiding people who have a prescription or who don't smoke it until it's legal? What do you tell them when they go for their NEXUS interview, which you have to do every few years, and they're asked that question outright? I appreciate the question; it's a very smart question.

When I look at the posture of the U.S. with respect to the Attorney General and the position that they seem to be taking, which is one that seems to be strengthening, at a federal level at least, against marijuana, it doesn't seem to match what others would tell you when they say that 60 per cent of the U.S. population agrees that marijuana should be legalized. There seems to be a bit of a different posture taken at the federal level, and I think that's where the danger point is for people who are crossing the border, including the travelling public who are maybe not as informed as they should be when they're crossing into another country.

That's an area of opportunity for our government to link arms with the U.S. government and say, "How do we handle this? Is it signage we can pay for? Are there amnesty bins? What is it we can do, at least in the short term until that new norm takes hold, to make sure we're not making criminals out of otherwise law-abiding people?"

Mr. Railton: Anecdotally, I've heard that the agency may not look at present use once cannabis is legalized. The issue then would be whether they ask questions about past use when it was not legal in terms of the admission question.

So, senator, your question is with respect to the issue of admitting to the use of marijuana or cannabis. As I say, present use under a legalized Canada should not be a basis for inadmissibility. However, an admission to past use when it was not legal could be a basis for inadmissibility.

To cut to what I think is the question you're presenting with regard to the attorney who spoke on this previously, would Canada be in a better position to ask CBP not to ask questions in

que nous sommes mieux placés pour présenter cet argument que nous le serions si le cannabis restait illégal au Canada?

M. Dilkens : C'est, à mon avis, une analyse probablement juste. Je ne pense pas que Rome va brûler. Les frontières ne vont pas complètement bouchonner et être paralysées. Comme pour tout changement ou évolution en droit, il y aura pour tout le monde une période d'adaptation, pendant laquelle s'instaurera la nouvelle norme des deux côtés de la frontière.

Je réponds donc à votre question par oui, mais d'ici à ce que cette norme soit adoptée, que doit-on dire aux gens? Quel conseil donner aux citoyens respectueux de la loi qui ont une ordonnance, ou qui ne fumeront pas de cannabis tant qu'il ne sera pas légal? Que leur dire quand ils doivent aller passer l'entrevue NEXUS, qui a lieu périodiquement, et qu'on leur pose directement la question? J'apprécie cette question, elle est très intelligente.

Quand je vois la position des États-Unis en ce qui concerne le procureur général et le point de vue qu'il semble adopter, lequel semble d'ailleurs s'affermir, du moins à l'échelon fédéral, contre la marijuana, il ne semble pas correspondre à ce que d'autres disent, à savoir que 60 p. 100 de la population américaine est favorable à la légalisation de la marijuana. La perspective semble différente au niveau fédéral, et je pense que c'est là le danger pour les personnes qui veulent traverser la frontière, y compris les membres du public qui ne sont peut-être pas aussi renseignés qu'ils devraient l'être quand ils se rendent dans un autre pays.

Il s'agit d'un domaine qui donne l'occasion à notre gouvernement d'unir ses efforts avec le gouvernement américain en disant : « Qu'est-ce que nous allons faire? Est-ce qu'il y a des panneaux que nous pouvons payer? Y a-t-il des boîtes d'amnistie? Qu'est-ce que nous pouvons faire, du moins à court terme, jusqu'à ce que la nouvelle norme entre en vigueur, pour nous assurer de ne pas transformer les citoyens qui respectent la loi en criminels? »

M. Railton : Fait intéressant, j'ai appris que l'agence pourrait ne pas tenir compte de la consommation actuelle de cannabis, une fois que celui-ci sera légalisé. Il faudrait alors se demander si des questions seraient posées sur la consommation passée, lorsque la substance n'était pas légale, en ce qui concerne la question de l'admission.

Votre question, sénateur, porte donc sur la question de savoir si on reconnaît avoir consommé de la marijuana ou du cannabis. Comme je l'ai dit, la consommation actuelle et légale au Canada ne devrait pas être une cause d'inadmissibilité. Toutefois, le fait d'admettre qu'on en a consommé alors que c'était illégal pourrait être une cause d'inadmissibilité.

Pour en venir à ce que je crois être votre question découlant de ce que l'avocat a dit auparavant, le Canada serait-il mieux placé pour demander au CBP de ne pas poser de questions à ce sujet?

this regard? My experience with CBP is that I don't see CBP relinquishing any of its authority to ask what it needs to ask to conduct its duties to keep America safe as it sees fit. We see that in border-crossing issues related to searching media, such as phones, computers and electronic media like that. Even though that's become a more delicate issue over the last decade, CBP does not give up its authority to do so, but it has issued additional guidelines for how searches will be done and whether a forensic search will be done versus a brief surface review of a device.

Taking the analogy of searching electronic media to the issue of cannabis, I think there's a likelihood that CBP will not relinquish authority in that regard, but there will probably be a little bit of a softening of its posture with questions having to do with marijuana.

As long as the laws are on the books of the Immigration and Nationality Act, they will retain their authority to do what they need to do to conduct their searches. The U.S. Supreme Court says that CBP, in terms of search and seizure law and questioning, the interests of the border authorities are at the zenith for search. So there's not a lot to restrict what CBP can ask if they are so inclined.

Senator McIntyre: My first question is to the trucking industry. Gentlemen, I draw your attention to two programs, NEXUS and FAST, Free and Secure Trade. How reliant is the trucking industry on those programs? From your perspective, what might be the impact of Bill C-45 on these programs, and does such an impact concern you?

Lak Shoan, Director, Policy and Industry Awareness Programs, Canadian Trucking Alliance: The FAST card is basically a NEXUS card for truck drivers. There are a lot of stringent requirements that truck drivers have to go through to get their FAST card. It's often a precondition for many companies for being hired as a truck driver as well. If you're a FAST driver, you get access to FAST lanes at various ports of entry, which significantly expedites you across the border as well.

If truck drivers get their FAST card revoked, it is a significant penalty. Currently, if a FAST driver is caught bringing narcotics or drugs across the border, their FAST card could be revoked permanently. So there are severe consequences to that, definitely.

Senator McIntyre: Your Worship, you've indicated that the Canadian government needs to be proactive with American authorities. My understanding is that you recently met with the

Selon mon expérience avec le service des douanes américain, je ne pense pas qu'il soit prêt à renoncer à son pouvoir de demander les renseignements dont il a besoin pour s'acquitter de ses fonctions, c'est-à-dire celles d'assurer la sécurité des États-Unis comme il l'entend. Nous le voyons dans des problèmes de passage à la frontière concernant les fouilles des médias, comme des téléphones, des ordinateurs et d'autres appareils électroniques. Même si cette question est devenue plus délicate ces 10 dernières années, le CBP ne renonce pas à son pouvoir de procéder à ces fouilles, mais il a publié des lignes directrices supplémentaires sur la façon dont les fouilles sont réalisées ainsi que pour déterminer si une fouille approfondie sera réalisée ou seulement l'examen superficiel bref d'un appareil.

Si je compare la question de la fouille des appareils électroniques et la question du cannabis, je pense qu'il est peu probable que le CBP renonce à son pouvoir à cet égard, mais qu'il assouplira tout de même un peu sa position concernant les questions liées à la marijuana.

Tant que cela figure dans l'Immigration and Nationality Act, le service des douanes continuera de pouvoir faire le nécessaire pour réaliser ses fouilles. Selon la Cour suprême des États-Unis, pour ce qui est des fouilles, des lois sur les saisies et des interrogatoires, les intérêts des autorités frontalières sont à leur maximum pour les fouilles. Il n'y a donc pas grand-chose pour restreindre ce que le CBP peut demander s'il le souhaite.

Le sénateur McIntyre : Ma première question s'adresse aux représentants du secteur du camionnage. Messieurs, j'attire votre attention sur deux programmes, NEXUS et EXPRES, expéditions rapides et sécuritaires. À quel point le secteur du camionnage dépend-il de ces programmes? Selon vous, quel pourrait être les conséquences du projet de loi C-45 sur ces programmes, et cela vous préoccupe-t-il?

Lak Shoan, directeur, Politiques et Programmes de sensibilisation de l'industrie, Alliance canadienne du camionnage : La carte EXPRES est essentiellement une carte NEXUS pour les camionneurs. Ceux-ci doivent répondre à de nombreuses exigences strictes pour obtenir leur carte EXPRES. Il s'agit également souvent d'une condition préalable, dans de nombreuses entreprises, pour être embauché comme camionneur. Les camionneurs ayant une carte EXPRES ont accès à des voies réservées dans différents points d'entrée, ce qui accélère considérablement le passage à la frontière.

Si la carte EXPRES d'un camionneur est révoquée, il s'agit d'une pénalité considérable. À l'heure actuelle, si un camionneur se fait prendre à transporter des narcotiques ou des drogues de l'autre côté de la frontière, sa carte EXPRES pourrait être révoquée de façon permanente. Il y a donc de graves conséquences, cela ne fait aucun doute.

Le sénateur McIntyre : Votre Honneur, vous avez dit que le gouvernement canadien devrait agir de façon proactive auprès des autorités américaines. Je crois comprendre que vous avez

U.S. Consul General in Toronto, and at that time, you raised certain concerns with respect to the impact of marijuana legalization at the border.

Did the U.S. Consul General also raise his own concerns? If so, can you share those concerns with us?

Mr. Dilkens: Senator, I appreciate the question. Regarding the meeting I had with the Consul General, we were both aligned in terms of the messaging and the belief that this would cause, at least in the short and medium term, some delays at the border, that there would be a thickening, recognizing what the laws are in the U.S. and entering the U.S.

The lawyer from Washington talked about the way the laws are enforced and the laws that are on the books, and a lot of it comes down to discretion. You don't always get an even-handed application or type of question, depending upon whom you're talking to. You could talk to 50 different CBP officials and get a different line of questioning from very easy to very difficult under the same set of circumstances.

If the United States didn't necessarily get rid of their policy to allow them to disallow folks who have consumed illegal drugs but had an equal application of that policy, that would go a long way to giving people some comfort in terms of how to deal with CBP officials when they cross the border.

Senator McIntyre: My final question is addressed to all the witnesses, and it has to do with the possibility of an agreement between Canada and the United States should Bill C-45 become law.

Gentlemen, is an agreement between Canada and the U.S. to protect Canadian travellers realistic, or is such an agreement unrealistic because marijuana will remain illegal under U.S. law?

Mr. Railton, would you like to go first?

Mr. Railton: I appreciate the question. There has to be continued communications between the two governments. One place to focus regarding that type of agreement might be with regard to Trusted Traveler inquiries. As Mayor Dilkens mentioned, if you apply for the NEXUS program, there are questions about controlled substance use. Any honest, law-abiding citizen of Canada might be conflicted about how to approach that question. They just might not know how to answer that question.

récemment rencontré le consul général américain à Toronto et que, à l'époque, vous avez soulevé certaines préoccupations concernant les conséquences de la légalisation de la marijuana à la frontière.

Le consul général américain a-t-il, lui aussi, soulevé ses préoccupations? Le cas échéant, pouvez-vous nous en faire part?

M. Dilkens : Merci pour votre question, sénateur. Au sujet de ma rencontre avec le consul général, nous pensons tous les deux que ce sera le cas, c'est-à-dire qu'à court et moyen terme, il y aura des retards à la frontière et, connaissant les lois américaines, des difficultés pour entrer au pays.

L'avocat de Washington a parlé de la façon dont les lois sont appliquées, ainsi que des lois existantes, et il y a une grande place à la discrétion. Selon la personne à qui on parle, l'application n'est pas toujours uniforme et les questions posées ne sont pas toujours les mêmes. On peut parler à 50 agents des services douaniers américains, et on obtiendra des questions différentes, qui iront de très faciles à très difficiles, dans les mêmes circonstances.

Sans nécessairement éliminer la politique permettant de débouter ceux qui ont consommé des drogues illégales, si les États-Unis appliquaient cette politique de façon uniforme, les gens seraient grandement rassurés quant à la façon dont ils devront traiter avec les agents du CBP lorsqu'ils traverseront la frontière.

Le sénateur McIntyre : Ma dernière question s'adresse à tous les témoins et elle porte sur la possibilité de conclure une entente entre le Canada et les États-Unis si le projet de loi C-45 est adopté.

Messieurs, est-il réaliste de croire qu'une entente entre le Canada et les États-Unis en vue de protéger les voyageurs canadiens pourrait être conclue, ou est-ce plutôt irréaliste, puisque la marijuana demeurera illégale en vertu des lois américaines?

Maître Railton, souhaitez-vous répondre le premier?

M. Railton : J'apprécie votre question. Il doit y avoir des communications constantes entre les deux gouvernements. Pour ce qui est d'une telle entente, il pourrait valoir la peine de s'attarder aux programmes des voyageurs dignes de confiance. Comme le maire Dilkens l'a mentionné, lorsqu'on présente une demande dans le cadre du programme NEXUS, on doit répondre à des questions sur la consommation de substances contrôlées. Tout Canadien honnête et respectueux des lois pourrait se demander comment répondre à cette question. Il ne saurait pas nécessairement quoi répondre à la question.

Frankly, these questions are tough not only for the people who are making applications for admission or for Trusted Traveler; they're also tough for the officers. They're sworn to uphold the law, and so they have a duty. It's not like one rogue officer is causing problems. It's a challenge sometimes for the officers regarding how to handle difficult issues like this, so they do have to use discretion.

There's room for some kind of agreement, but I think it's unlikely the United States government is going to do much as far as the Immigration and Nationality Act because immigration is such a large issue in the headlines on many fronts for the United States. We've seen a difficulty getting anything passed in Congress that makes a substantial change. So I wouldn't expect that to happen in the short term.

The issue, however, from a statutory perception might be that cannabis is listed as a Schedule I controlled substance under the Controlled Substances Act. That listing has been questioned in recent years as to whether it should be taken off Schedule I and placed somewhere else. Schedule I, by definition, means it has no medical use, and there's a high propensity for abuse. If cannabis were taken off Schedule I and otherwise controlled, that might be a solution to the situation.

Senator McIntyre: Does anyone else care to comment?

Mr. Blackham: I'll take at least a portion of that, just to pick up where we left off.

At least in my conversations with my counterparts in the United States in trucking associations there and other employer groups that employ people in safety-sensitive positions, I've heard no indication from any of them that there's a serious look at removing cannabis as a Schedule I substance. So from our point of view, there essentially can't be any use of cannabis for Canadian commercial vehicle drivers going to the United States. So is there a need for any sort of agreement above and beyond that? I don't know. I think it's already pretty clear, but as far as the removal of cannabis, I've never heard that brought up.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I would like to apologize for my lateness. I needed some help with a backache, and it was not because of the slippery sidewalks in Ottawa and Gatineau.

Honnêtement, ces questions sont difficiles non seulement pour ceux qui présentent des demandes d'admission ou qui souhaitent devenir voyageurs dignes de confiance, mais également pour les agents. Ils ont juré de faire respecter la loi, de sorte qu'ils ont un devoir à accomplir. Ce n'est pas comme si un agent sans scrupule causait des problèmes. Parfois, les agents ont du mal à savoir comment faire face à des enjeux difficiles comme celui-ci, de sorte qu'ils doivent faire usage de leur pouvoir discrétionnaire.

Il pourrait sans doute y avoir une entente, mais je doute que le gouvernement américain puisse aller très loin en ce qui concerne l'Immigration and Nationality Act parce que l'immigration est un sujet d'actualité majeur, à de nombreux égards, aux États-Unis. Nous avons vu qu'il est difficile de faire adopter quoi que ce soit au Congrès pour faire des changements considérables. Je ne m'attends donc pas à ce que cela soit possible à court terme.

Le problème, toutefois, du point de vue législatif, pourrait résider dans le fait que le cannabis est une substance contrôlée figurant à l'annexe I de la Controlled Substances Act. Au cours des dernières années, des questions ont été posées pour déterminer si la substance devrait être retirée de l'annexe I et inscrite ailleurs. Par définition, les substances énumérées à l'annexe I n'ont aucun usage médical, et il est très probable qu'elles mènent à des abus. Si le cannabis était retiré de l'annexe I et contrôlé d'une autre façon, on pourrait régler le problème.

Le sénateur McIntyre : Les autres témoins ont-ils quelque chose à ajouter?

M. Blackham : Je vais répondre à une partie de la question, pour reprendre où nous étions rendus.

À tout le moins, pendant mes discussions avec mes homologues des associations américaines de camionnage et d'autres groupes d'employeurs qui ont des employés occupant des postes essentiels pour la sécurité, aucun d'entre eux ne m'a indiqué qu'on envisage sérieusement de retirer le cannabis de la liste des substances inscrites à l'annexe I. Ainsi, selon nous, il ne peut essentiellement y avoir aucune consommation de cannabis chez les conducteurs commerciaux canadiens qui se rendent aux États-Unis. Par conséquent, avons-nous besoin d'une entente qui va plus loin? Je ne sais pas. Je pense que les choses sont déjà plutôt claires, mais pour ce qui est du retrait du cannabis, je n'en ai jamais entendu parler.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Je tiens d'abord à m'excuser de mon retard. Un mal de dos a nécessité une petite correction, et ce n'est pas en raison des trottoirs glissants d'Ottawa et de Gatineau.

I would like to thank our witnesses. Your statements were very interesting. Since we met with the American authorities, a week or two ago, we have noticed that the Canadian authorities admit despite themselves that the legalization of marijuana, as planned, represents a relatively high risk. Consider, for example, training our police forces. Minister Duclos admitted last weekend that it will take time to prepare our police forces so that they can administer effective roadside checks. This represents a significant risk both for consumers and for those who do not consume marijuana.

During our last visit to Washington, we also learned that there is not a great deal of communication with the upper management of the Canadian authorities. I think that the border agencies do communicate, but the higher ups do not seem to communicate very much to smooth out the difficulties between the two countries related to the legalization of marijuana.

My questions are for Mr. Jonathan Blackham and perhaps the mayor as well. Given this uncertainty and lack of preparation — Mayor, you will doubtless experience this with the police forces in your municipality soon — would it not be better to put off legalization for some time to ensure that the trucking industry will be ready to manage both its internal and external problems? Trucks that have already transported marijuana inside Canada may cross into the United States and be inspected using dogs and other tools. Would it not be more sensible to put off legalization so that municipalities, provincial governments, and industries such as trucking, which are very important for the Canadian economy, can be ready to manage the problems that we're increasingly anticipating since we have been talking about this subject?

[*English*]

Mr. Blackham: The Canadian Trucking Alliance, as an organization, has no sort of moral view on whether or not cannabis should be legalized. It is very much in our interest to make sure that the Canadian trucking industry is, however, protected and that all the necessary things that need to be in place are in place and all the necessary conversations that need to take place do take place.

I think one point you raise is very interesting. In my comments I focused mostly on the driver, but of course that's only half of the equation in trucking. There's also the equipment. For that question, I can think of two things the industry could potentially do to help mitigate that. I don't know if either of them is a particularly good solution.

Merci beaucoup à nos témoins. Vos témoignages sont très intéressants. Depuis que nous avons rencontré les autorités américaines, il y a quelques jours ou une semaine ou deux de cela, nous constatons que les autorités canadiennes admettent un peu involontairement que la légalisation de la marijuana, telle qu'elle est prévue, représente un niveau de risque relativement élevé. Pensons seulement à la préparation des corps policiers. Aujourd'hui, on admet — le ministre Duclos l'admettait le week-end dernier — qu'il faudra du temps avant que nos corps policiers soient équipés pour effectuer un contrôle routier efficace. C'est un risque important pour les consommateurs et aussi pour ceux qui ne consomment pas.

On a appris aussi, à Washington, lors de notre visite, qu'il n'y a pas beaucoup de communication avec les cadres supérieurs des autorités canadiennes. Je pense que les autorités du contrôle des frontières se parlent, mais en haut lieu, il ne semble pas y avoir beaucoup de communication pour aplanir les difficultés entre les deux pays liées à la légalisation de la marijuana.

Ma question s'adresse à M. Jonathan Blackham et peut-être à M. le maire. Devant cette espèce d'incertitude, ce manque de préparation — monsieur le maire, vous allez le vivre sans doute avec les policiers de votre municipalité bientôt —, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu que la légalisation soit retardée pendant un bon laps de temps pour que nous puissions veiller à ce que l'industrie du camionnage se prépare à gérer des problèmes internes, mais aussi des problèmes externes? Des camions traverseront aux États-Unis qui auront peut-être déjà transporté de la marijuana au Canada, mais qui pourraient aussi être utilisés pour traverser les frontières et qui seront inspectés à l'aide de chiens, entre autres. N'y a-t-il pas lieu que la légalisation soit retardée de sorte que les municipalités et les gouvernements provinciaux soient prêts et que des industries, comme le camionnage, qui sont très importantes pour l'économie canadienne soient prêtes à bien gérer les problèmes anticipés qu'on commence à découvrir depuis qu'on en parle?

[*Traduction*]

M. Blackham : L'Alliance canadienne du camionnage, à titre d'organisation, n'a aucune opinion morale sur la légalisation du cannabis. Toutefois, nous avons tout intérêt à veiller à ce que l'industrie canadienne du camionnage soit protégée, à ce que tout ce qui doit être en place le soit et à ce que toutes les conversations nécessaires soient tenues.

Je pense que vous avez soulevé une question très intéressante. Mes observations mettaient l'accent sur le conducteur, mais bien sûr, celui-ci ne représente que la moitié de l'équation du camionnage. Il y a également l'équipement. Pour répondre à cette question, je pense que le secteur pourrait prendre deux mesures pour atténuer les risques. Je ne sais pas si l'une ou l'autre représente une solution qui soit particulièrement bonne.

One would be to perhaps restrict the equipment that's used domestically in the transportation of cannabis from also being used to cross the border. Having said that, we're not really in the business of restricting equipment in our industry, so I don't know if that's such a favourable solution for us.

The second would be that it's very standard for trucking companies to clean out and sanitize their equipment, particularly after food or agricultural products are transported. Certainly, I could see companies taking proactive steps to thoroughly clean and sanitize the trailers afterwards, but to what degree does that dissipates the residue or the smell? I imagine these dogs and these detection methods at the border are quite sophisticated, so that in itself may not be a solution either.

To your overall question, I will say that we, like everybody in this room, do have concerns about legalization and its impact on our industry. There's sort of the great unknown, but in terms of whether this needs to be delayed, that's beyond something I could comment on.

Mr. Dilkens: Thank you for the question. Let me preface what I'm going to say by saying that the legalization of marijuana is a fairly enlightened move. I think we've made criminals out of many otherwise law-abiding citizens for many years, and moving forward in this regard is not a difficult thing for a lot of people to overcome in their minds.

The difficulty we're experiencing at the municipal level, at least in Ontario, is the speed at which this is coming and the ability for us to ramp up and get all of the folks trained, especially on the policing side, that need to have training to be able to deal with what we know is coming.

Frankly, I'm not sure when this will be legalized, but we're already in mid-April now, and as I understand, just from a month ago, the training of all the police officers with respect to field sobriety in this regard requires folks to fly in from Toronto to do the training, and that still hasn't been developed yet. You would say that's a provincial or a city issue, but in fact it's a big part of the system and how we're going to handle what's coming to us.

There's that old saying where the feds have the jurisdiction, the provinces have the money and the cities have the problem. From a municipal perspective, what we're anticipating are the social problems that will come from the legalization of cannabis. It's not that we're trying to stop it from happening; it's that we need the time to be able to get the right people trained and to get everyone up to speed to be able to handle what we expect to happen when it's finally legalized.

On pourrait peut-être empêcher que l'équipement qui est utilisé au pays pour transporter le cannabis le soit aussi de l'autre côté de la frontière. Cela dit, notre secteur ne tient pas particulièrement à restreindre l'équipement utilisé, si bien que je ne sais pas s'il s'agit vraiment d'une solution favorable pour nous.

En deuxième lieu, il est très commun pour les entreprises de camionnage de nettoyer et de désinfecter leur équipement, surtout après le transport d'aliments ou de produits agricoles. Je pourrais imaginer que les entreprises prennent des dispositions proactives pour nettoyer et désinfecter rigoureusement les remorques par la suite, mais dans quelle mesure cela élimine-t-il les résidus ou l'odeur? J'imagine que les chiens et les méthodes de détection à la frontière sont très avancés, de sorte que cela pourrait ne pas être une solution non plus.

Pour répondre à votre question générale, je soulignerais que nous, comme tous ceux présents dans la pièce, avons des préoccupations quant à la légalisation et à son incidence sur notre secteur. Il continue d'y avoir de nombreuses inconnues, mais pour ce qui est de savoir si nous devons attendre, je ne peux pas me prononcer.

M. Dilkens : Merci pour la question. Permettez-moi de commencer par souligner que la légalisation de la marijuana est une mesure relativement éclairée. Je pense que, pendant des années, nous avons fait de citoyens respectueux de la loi des criminels et que les mesures prises à cet égard sont relativement faciles à accepter pour la plupart des gens.

Au niveau municipal, du moins en Ontario, la difficulté à laquelle nous faisons face est la vitesse à laquelle tout se déroule et notre capacité de nous préparer et d'offrir la formation nécessaire à tous ceux qui doivent la suivre, en particulier les agents de police, qui doivent avoir la formation nécessaire pour faire face à la situation à venir.

Honnêtement, je ne sais pas quand la légalisation se fera, mais nous sommes déjà à la mi-avril et, d'après ce que l'on m'a dit il y a à peine un mois, pour former tous les agents de police à vérifier la sobriété sur le terrain, il faut faire venir des gens de Toronto pour offrir une formation qui n'existe pas encore. On peut dire que c'est un enjeu provincial ou municipal, mais en fait, c'est un élément majeur du système et de la façon dont nous ferons face à ce qui nous arrive.

Selon un vieux dicton, là où le fédéral a compétence, les provinces ont l'argent et les villes ont le problème. D'un point de vue municipal, nous prévoyons les problèmes sociaux qui découleront de la légalisation du cannabis. Ce n'est pas que nous tentons de l'empêcher de voir le jour; c'est plutôt qu'il nous faut le temps nécessaire pour être en mesure de former les bonnes personnes et mettre tout le monde au courant pour gérer ce qui arrivera, selon nous, après la légalisation.

Senator Griffin: I think my question is for Mr. Railton. Do you think that Bill C-45 will have an impact on the implementation of Bill C-23, An Act respecting the preclearance of persons and goods in Canada and in the United States?

Mr. Railton: Yes, it could, to some extent. I would reckon that to some extent it could affect the situation of consular processing, which I mentioned in my earlier comments, where there's a form of pre-clearance when people make application for visas. At the consular processing stage, the consular officer can ask all sorts of questions, and the denial of a visa is not really subject to appeal.

The concerns with pre-clearance, as I understand them, are how long somebody might be interviewed for and the possibility for something called expedited removal to occur. Right now, if you go to a port of entry and you do something that could trigger expedited removal, that is fundamentally because you are on U.S. soil when you do that act that triggers expedited removal.

My understanding with the pre-clearance is that a person could go to the airport and now be subject to expedited removal based on the way things are changed. I am not completely up to speed on how far along that is.

Senator Griffin: Thank you for your answer. I don't know if anybody else has comments on that question on pre-clearance and the impact that Bill C-45 will have on it. I guess not, thank you.

Senator Jaffer: I want to come back to you, Mr. Railton. I also used to be an immigration lawyer. When changes come through, one of the things that happen is there are many discussions with authorities to see how things are going to go along. You may not want to share publicly my question and I respect that, but have you had discussions with U.S. authorities about how they are going to view legalization of cannabis in Canada?

Mr. Railton: None that I can recall specifically. I have had discussions about state legalization on different panels I've served on along the way, but I don't recall any discussion where somebody said this is what is going to happen.

I have heard anecdotally, as I've mentioned a couple of times so far, that present use of cannabis in Canada will not be a violation of the criminal bases for inadmissibility under the Immigration and Nationality Act. The question would be if the

La sénatrice Griffin : Je pense que ma question s'adresse à M. Railton. Pensez-vous que le projet de loi C-45 aura des répercussions sur la mise en œuvre du projet de loi C-23, Loi relative au précontrôle de personnes et de biens au Canada et aux États-Unis?

M. Railton : Oui, cela pourrait être le cas, dans une certaine mesure. Je pense que, dans une certaine mesure, cela pourrait avoir des répercussions sur le traitement des demandes consulaires que j'ai mentionnées précédemment, dans le cadre desquelles il existe une forme de précontrôle dans le cas de demandes de visas. À l'étape du traitement consulaire, l'agent des services consulaires peut poser toutes sortes de questions, et le refus d'octroi d'un visa ne peut pas vraiment faire l'objet d'un appel.

D'après ce que je comprends, les préoccupations relatives au précontrôle ont trait à la durée de la période pendant laquelle on peut faire passer une entrevue à quelqu'un et à la possibilité d'avoir recours à ce que l'on appelle une procédure de renvoi accéléré. À l'heure actuelle, si vous vous rendez à un port d'entrée et que vous faites quelque chose qui pourrait déclencher une procédure d'envoi accéléré, c'est essentiellement parce que vous êtes en sol américain au moment où vous commettez les gestes que l'on déclenche le renvoi accéléré.

D'après ce que je comprends du précontrôle, quelqu'un pourrait aller à l'aéroport et maintenant faire l'objet d'une procédure de renvoi accéléré d'après ce qui est modifié. Je ne connais pas exactement les progrès qui ont été réalisés à ce chapitre.

La sénatrice Griffin : Merci de votre réponse. Je ne sais pas si quelqu'un d'autre a des observations à formuler sur cette question du précontrôle et les répercussions que le projet de loi C-45 aura sur elle. J'imagine que non, merci.

La sénatrice Jaffer : J'aimerais revenir à vous, maître Railton. J'ai été, moi aussi, avocate en droit de l'immigration. Lorsque des modifications sont faites, cela donne notamment lieu à bon nombre de discussions avec les autorités sur la façon dont les choses vont se dérouler. Il se peut que vous ne vouliez pas répondre publiquement à ma question, et c'est quelque chose que je respecte, mais avez-vous eu des discussions avec les autorités américaines sur la façon dont elles vont voir la légalisation du cannabis au Canada?

M. Railton : Pas que je me souvienne précisément. J'ai participé à des discussions sur la légalisation par les États dans le cadre de différents groupes d'experts auxquels j'ai participé, mais je ne me souviens pas qu'il y ait eu quelque discussion que ce soit où on a abordé ce qui allait se dérouler.

J'ai entendu dire, de façon anecdotique, comme je l'ai mentionné à quelques reprises jusqu'à maintenant, que la consommation actuelle de cannabis au Canada ne constituera pas une violation de la loi pouvant servir de motif d'inadmissibilité

line of inquiry went to past use where it was a violation of a controlled substance law.

For instance, I've seen the case where somebody who does not use cannabis has been in an interview and secondary inspection at a port of entry and they admitted to using cannabis after they were the age of 18, somewhere between ages 19 and 21, and that was deemed as sufficient admission of a violation of past use and made that person inadmissible.

Those are the kinds of situations that I feel are a bit arbitrary. It may or may not be the fault of the officer. The line of query went that way, and once they hear these things, they must decide how they're going to exercise discretion. They may be in a room with other officers, and that may put pressure on them as well. Anecdotally, all I've heard is that present use would not be a basis for criminal inadmissibility.

That's why I frame my comments about inadmissibility. Immigration law is complicated and involves health-related grounds, national security grounds, trafficking grounds, which is also criminality but a different statute, as well as misrepresentation, which does seem to come up sometimes in this type of Q and A situation.

[*Translation*]

Senator Dagenais: I have a question for the mayor of Windsor, Mr. Dilkens. My colleague Senator Boisvenu raised the issue of police training. I am a former police officer, and I used breathalyzers. These devices cost municipalities money. In order to use them, police officers must be trained as qualified technicians and regularly update their certification. To date, no device has been officially approved. As you mentioned, the federal government transfers the responsibility to the provincial governments, which then pass it on to the municipalities. Have you received funding to cover the costs for officer training? Once the devices are approved, you will have to seek financial assistance to buy them. This will be expensive, both in Ontario and elsewhere in Canada.

[*English*]

Mr. Dilkens: Senator, we have not received any money with respect to this. We just worked out a framework with the Association of Municipalities of Ontario. We worked out a framework with the provincial government. It's anticipated that the excise tax revenue given to the Province of Ontario from the

en vertu de l'Immigration and Nationality Act. La question porterait sur le fait de savoir s'il y a eu consommation par le passé, ce qui aurait constitué à ce moment-là une violation d'une loi sur les substances contrôlées.

Par exemple, j'ai déjà vu un cas dans lequel quelqu'un qui ne consomme pas de cannabis a passé une entrevue et a fait l'objet d'une inspection secondaire à un point d'entrée au cours de laquelle il a admis avoir consommé du cannabis après l'âge de 18 ans, quelque part entre 19 et 21 ans, ce qui a été considéré comme une reconnaissance suffisante d'une contravention relative à une consommation antérieure et a rendu cette personne inadmissible.

Il s'agit là du type de situations que je considère comme un peu arbitraires. Cela peut ou non être de la faute de l'agent. L'interrogatoire s'est déroulé de cette façon et, une fois que ces mots sont prononcés, les agents doivent décider de la façon dont ils exerceront leur pouvoir discrétionnaire. Il se peut qu'ils se trouvent dans une pièce auprès d'autres agents, ce qui peut représenter aussi une pression supplémentaire. À titre anecdotique, j'ai entendu dire que la consommation actuelle ne servirait pas de motif d'inadmissibilité au criminel.

C'est la raison pour laquelle je donne du contexte à mes observations concernant l'inadmissibilité. Le droit de l'immigration est complexe et englobe des motifs relatifs à la santé, à la sécurité nationale et au trafic — qui sont aussi liés à la criminalité, mais qui relèvent d'une loi différente — de même que des fausses représentations, ce qui semble parfois survenir dans ce type de situation d'interrogatoire.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Ma question s'adresse au maire de Windsor, M. Dilkens. Mon collègue, le sénateur Boisvenu, a abordé la question de la formation des policiers. Je suis moi-même un ancien policier, et j'utilisais les éthylomètres. Ces appareils engendrent des coûts pour les municipalités. Les policiers doivent suivre une formation de technicien qualifié et doivent régulièrement mettre à jour leur attestation. Actuellement, aucun appareil n'a été homologué. Vous l'avez mentionné, le gouvernement fédéral transfère la responsabilité au gouvernement provincial, qui la transfère aux municipalités. Avez-vous obtenu une aide financière pour couvrir les coûts liés à la formation de vos policiers? Bien entendu, lorsque les appareils seront homologués, vous devriez obtenir une aide financière pour l'achat des équipements. Tout cela coûtera cher, en Ontario comme ailleurs au Canada.

[*Traduction*]

M. Dilkens : Sénateur, nous n'avons reçu aucun fonds à ce chapitre. Nous avons simplement élaboré un cadre avec l'Association des municipalités de l'Ontario. Nous avons établi un cadre avec le gouvernement provincial. On prévoit que les recettes de la taxe d'accise transférées par le gouvernement

federal government will be somewhere around $40 million. For a province our size, it's likely — I could probably say absolutely — not enough to cover the costs associated with the rollout of this program with this legislation. So the province doesn't have the money. They understand the situation we're in.

The question your colleague asked not too long ago was with respect to the delay of the implementation of this legislation. Certainly any timing that would give us an opportunity to at least catch up and be prepared instead of playing catch-up after the fact I think would be very appropriate and appreciated by those who are on the ground in municipalities that will have to deal with the issues that cities necessarily have to deal with in this type of legislation.

[*Translation*]

Senator Dagenais: Are your police officers currently trained to find traces of drugs in the bloodstream?

[*English*]

Mr. Dilkens: Not that I'm aware of.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: My question is for Mr. Blackham. Do you have any data on the number of truckers who have committed an offence related to marijuana consumption and who have been intercepted at the American border?

[*English*]

Mr. Blackham: A usage, as in they've been caught by a random test in the workplace, or is this more of a trafficking —

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Either for having transported marijuana from Canada to the United States, or for having consumed marijuana shortly before crossing the border. Do you have any data on the number of offences that truckers who are members of your association have committed in recent years? This would give us an idea of the scope of the problem in order to determine whether it is likely to worsen in the long term.

[*English*]

Mr. Blackham: Yes, I understand the question. We don't internally in CTA keep those kinds of numbers. That would be beyond what we can do. However, through surveying provincial data on crash statistics and fatalities where they test you post-mortem to see if you were under the influence, in truck drivers,

fédéral à la province de l'Ontario tournent autour de 40 millions. Pour une province de notre taille, il est probable — je pourrais même probablement dire qu'il est certain — que cela ne sera pas suffisant pour assumer les coûts associés à la mise en place de ce programme découlant de cette loi. Par conséquent, la province n'a pas d'argent. Ils comprennent la situation dans laquelle nous sommes.

La question que votre collègue a posée il n'y a pas très longtemps concernait le délai de mise en œuvre de cette loi. Il est certain que tout délai de mise en œuvre qui nous donne l'occasion de faire au minimum un rattrapage afin de nous préparer plutôt que d'agir à la va-vite une fois les faits accomplis serait très indiqué et très apprécié des intervenants sur le terrain, dans les municipalités, qui vont devoir composer avec les problèmes qui sont nécessairement ceux des villes avec ce genre de loi.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : À l'heure actuelle, vos policiers sont-ils formés pour dépister la drogue dans le sang?

[*Traduction*]

M. Dilkens : Pas que je sache.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Ma question s'adresse à M. Blackham. Avez-vous des données sur le nombre de camionneurs qui ont commis une infraction liée à la consommation de la marijuana et qui ont été interceptés à la frontière américaine?

[*Traduction*]

M. Blackham : Consommation comme dans le cas de quelqu'un qui s'est fait prendre à la suite de contrôle aléatoire en milieu de travail ou s'agit-il plus d'une question de trafic...

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Soit pour en avoir transporté du Canada vers les États-Unis, soit pour en avoir consommé peu de temps avant de traverser les frontières. Avez-vous des données sur le nombre d'infractions que les camionneurs membres de votre association peuvent avoir commises au cours des dernières années? Cela nous donnerait un aperçu de l'ampleur du problème afin de déterminer si, à long terme, la situation peut s'aggraver.

[*Traduction*]

M. Blackham : Oui, je comprends la question. L'ACC, à l'interne, ne conserve pas ces types de chiffres. Cela dépasse nos capacités. Cela dit, à la lumière d'une étude de données provinciales portant sur les chiffres relatifs aux collisions et aux décès qui ont donné lieu à des examens post-mortem pour

the instance is very low. It's much lower than the rest of the motoring public by a class of vehicle where we are better.

Having said that, the consequences of a commercial driver being under the influence, whether it's cannabis or alcohol or something else, are far greater, at least in our view, than perhaps others. In that sense, although the number of instances is probably lower, we at least as an industry feel we have a greater responsibility than perhaps others to ensure that we are safe and that we are operating completely sober and not under the influence of any substances. It's part of the reason why we're looking to have random testing included for the Canadian driver population as well.

The Chair: Gentlemen, I'd like to take this opportunity to thank you very much for your contribution to our committee. It has been most helpful. Particularly to our American colleague, thank you for joining us. It's much appreciated having a perspective from the other side of the border. Thank you very much.

(The committee continued in camera.)

déterminer s'il y avait ou non facultés affaiblies, chez les camionneurs, c'est quelque chose de très rare. C'est beaucoup plus rare que chez les autres usagers de véhicules à moteur, c'est donc une catégorie de véhicules pour laquelle nos chiffres sont meilleurs.

Ceci étant dit, les conséquences d'une conduite affaiblie par le cannabis, l'alcool ou autre substance, sont bien plus graves, du moins à notre avis, que pour d'autres usagers de véhicules à moteur peut-être. Dans cette mesure, bien que le nombre de cas soit probablement plus faible, en tant qu'industrie, nous sommes d'avis qu'une plus grande part de responsabilité nous incombe pour ce qui est de la sécurité et pour ce qui est de conduire complètement sobre, sous l'influence d'aucune substance que ce soit. C'est en partie la raison pour laquelle nous souhaitons que les tests aléatoires visent aussi la population des conducteurs canadiens.

La présidente : Messieurs, j'aimerais profiter de l'occasion pour vous remercier de votre important apport aux travaux de notre comité. Cela nous a été très utile. Je tiens tout particulièrement à remercier notre collègue américain de s'être joint à nous. Nous apprécions beaucoup d'entendre un point de vue provenant de l'autre côté de la frontière. Merci beaucoup.

(La séance se poursuit à huis clos.)

WITNESSES

City of Windsor:

His Worship Drew Dilkens, Mayor (by video conference).

As an individual:

Scott Railton, Attorney (by video conference).

Canadian Trucking Alliance:

Jonathan Blackham, Director, Policy and Public Affairs;

Lak Shoan, Director, Policy and Industry Awareness Programs.

TÉMOINS

Ville de Windsor :

Son Honneur Drew Dilkens, maire (par vidéoconférence).

À titre personnel :

Scott Railton, avocat (par vidéoconférence).

Alliance canadienne du camionnage :

Jonathan Blackham, directeur, Politiques et affaires publiques;

Lak Shoan, directeur, Programmes Politiques et Programmes de sensibilisation de l'industrie.